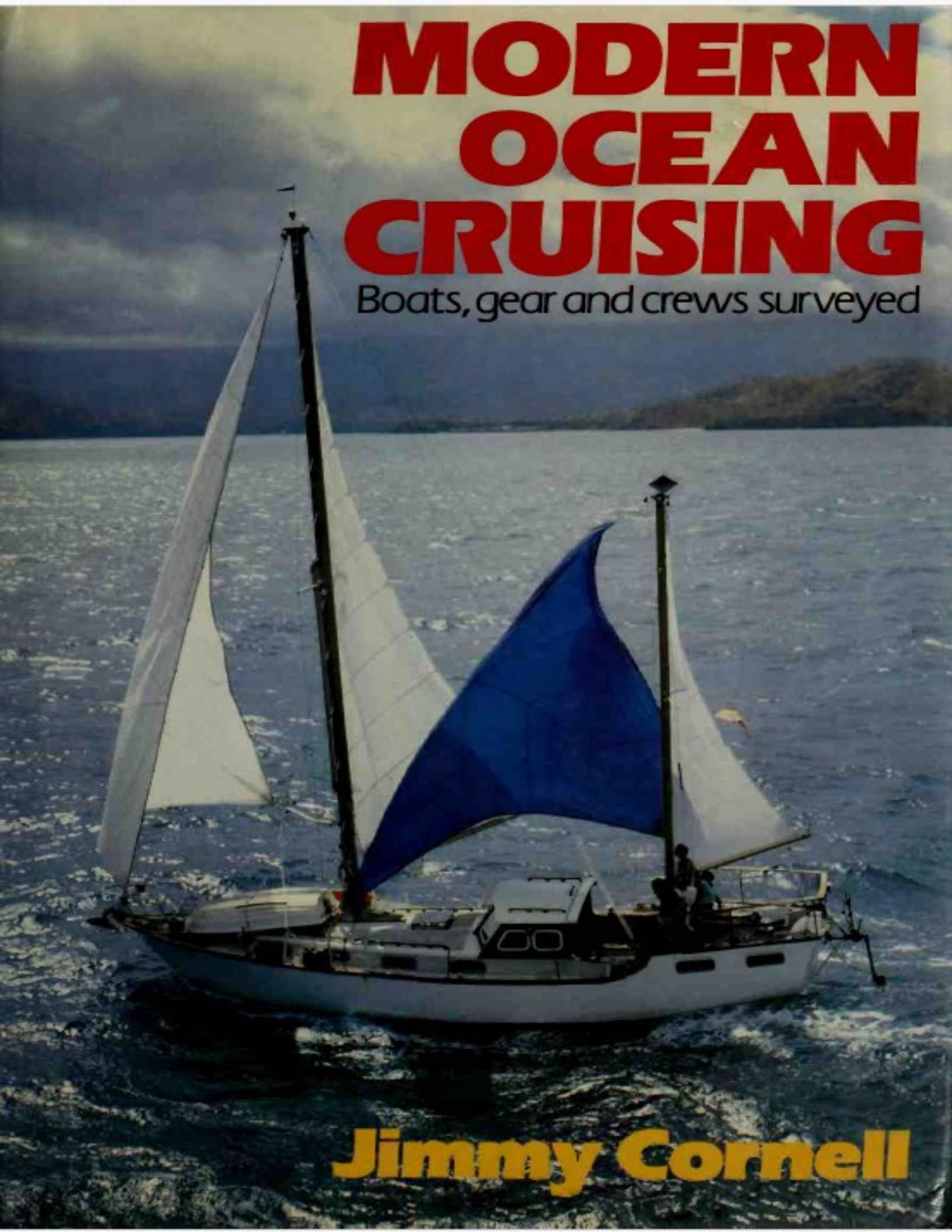

MODERN
OCEAN
CRUISING
Boats, gear and crews surveyed
Jimmy Cornell

Mai mult decât un simplu manual despre croazierele oceanice, această carte este plină de informații și concluzii extrase din experiențele celor care practică acest lucru. În cursul propriei circumnavigații de 6 ani, recent încheiată, autorul a realizat 4 studii ample printre peste 60 de alte ambarcațiuni de croazieră oceanică, iar acesta este rezultatul cercetărilor sale. Sunt abordate toate problemele importante - practice, administrative, financiare și psihologice - ale croazierelor pe distanțe lungi, de la decizii de bază, cum ar fi alegerea echipamentului, până la detaliile educației copiilor pe parcurs.

Bogăția fotografiilor oferă o imagine vie a vieții bărbaților, femeilor și copiilor care au făcut pasul decisiv și au pornit la drum, iar de-a lungul cărții există apariții episodice ale unor ambarcațiuni și căpitani deosebit de notabili, care autorului i se par a întruchipa cele mai fine expresii ale ceea ce înseamnă croazierele oceanice.

Croaziere oceanice moderne

Bărci, echipamente și echipaje inspectate

JIMMY CORNELL

PENTRU GWENDA

Multe croaziere oceanice își datorează succesul
marinarei la fel de mult ca și căpitanului.
Această carte este dedicată soției mele marinare,
fără de care nu ar fi fost niciodată

scrisă.

Cuprins

Lista hărților și diagramelor 6

Introducere 7
1.În căutarea bărcii ideale 14
Alegerea eșantionului 17
Dimensiunea bărcii 17
Formularul Hull 21
Greementul 23
Vele 27
Materiale de construcții 29
Putere 30
Motoare 30
Baterii și electrice 31
Dimensiunea motorului 31
Generatoare 32
Refrigerare 32
Instrumentație 33
Radio 33
Navigare 34
Autodirecție 36
Echipament de ancorare 39
Ambarcațiuni auxiliare 40
Concluzie 41
O barcă excelentă - *Hägar the Horrible* 42
2.A trăi la bord — aspectele practice și administrative 48
Sondajul privind navigația de croazieră 48
Finanțe 52
Cheltuieli de croazieră 52
Bugetare 54
Surse de venit 57
Transferuri de credit și numerar 59
Împărțirea costurilor 61
Planificarea anticipată 62
Programe de întreținere 62
Piese de schimb și reparații 64
Asigurare 65
Poștă 66
Hărți 67
Arme de foc 68

Animale de companie 69
Hobby-uri 69
Viitorul 71
Gambol - circumnavigație neplanificată 71
Duen - conversie pentru circumnavigație 76
3.Aspecte ale navigației 64
Navigația în condiții de furtună 81
Gestionarea situațiilor de urgență 85
Defecțiuni și reparații 85
Demontarea catargului 85
Defecțiunea greementelor 86
Defecțiune a direcției 86
Derivoare 87
Probleme cu motorul 87
Balene 88
Unelte necesare la bord 88
Urgențe medicale 88
Rutina zilnică 93
Reducerea velei 93
Hamuri de siguranță 94
Carturi 94
Lumini noaptea 96
Ritmul meselor la bord 97
Prognoze meteo 97
Astronavigație 98
Sugestii 102
Mike Bales și *Jellicle* — simplitate dusă la perfecțiune 104
Experimentul *Aslan* 110
4.De ce s-au pierdut? Treizeci de naufragii investigate 113
Coliziune cu rămășițe plutitoare 114
Balene 114
Coliziunea cu navele 116
Vreme 117
Fulgerul 117
Defectarea fitingurilor și deteriorarea structurii 118
Naufragii 119
Erori de navigație 119
La ancoră 120
Reducerea riscurilor 123
Pierderea *Maruffa* 129
Albert Steele 132
5.Nevestele de marinari își spun cuvântul 138

Sondajul nevestelor de marinari 138
Am decis să fac o croazieră 140
Efecte asupra căsătoriei 140
Așteptări vs realitate 142
Diviziunea muncii la bord 145
Competență în situații de urgență 148
Vârsta potrivită pentru croazieră 150
Sugestii pentru alții 152
Două femei călătoare 155
Ilse-Marie Gieseking 155
Denny Bache-Wiig 157
6.Croaziere cu copii 160
Copilărie pe apă 160
Educaţie 162
Sugari la bord 166
7.Planificare pe termen lung 169
Planul cincinal al lui MacDonald 169
Întâlnire cu *Calao* 175
Un ultim cuvânt 180

Anexa A: Sondajele 184
1 Sondajul Suva 185
2 Sondaj de croazieră 188
3 Sondajul Seawives 191
4 Sondajul Circumnavigatorilor 193
Anexa B: Combustibil pentru gătit 195

Listă de hărți și diagrame

HARTA A Traseul *Aventura 10*
HARTA B Grupul Insulelor Fiji, cu Suva într-o inserție 15
HARTA C Traseul croazierei Aventura în compania lui Hägar the Horrible 43
HARTA D *Traseul Aventura în timpul colectării datelor pentru Sondajul de Croazieră 49*
HARTA E Traseul circumnavigației lui Gambol 73
HARTĂ F Cele mai populare rute pentru circumnavigatorii care profită de vânturilor predominante 170

TABELUL 1 Rezultatele chestionar privind mărimea, Sondajul Suva 18
TABELUL 2 Rezultatele analiza formei carenei, Suva Survey 22
TABELUL 3 Rezultatele analiza chilei, Suva Survey22
TABELUL 4 Rezultatele chestionar greement, Sondaj Suva25
TABELUL 5 Rezultatele chestionar privind sursele de venit, Sondajul privind croazierele 57

DIAGRAMA 1 Programul orar de emisie al WWV și WWVH 99
DIAGRAMA 2 Distribuția mondială a furtunilor tropicale 117

Introducere

Călătoria pe ocean nu mai este privilegiul câtorva sau al celor extraordinari, deoarece tot mai mulți oameni întreprind croaziere lungi pe oceanele lumii. De-a lungul anilor, designul ambarcațiunilor s-a schimbat considerabil, au devenit disponibile materiale noi, instrumentele au atins un nivel ridicat de sofisticare și chiar și concepte vechi și consacrate de navigație au fost supuse analizei. Cu toate acestea, marea și provocarea pe care o prezintă călătorului oceanic au rămas aceleași. Această provocare este unul dintre motivele pentru care mulți oameni pleacă pe mare. Croazierele către locuri îndepărtate au și alte atracții, pe lângă dorința de a lupta cu intemperiile; este, de asemenea, un mijloc de a scăpa de frustrările și stresul societății moderne. Din fericire, există încă multe locuri care pot fi atinse doar pe mare, iar satisfacția de a naviga cu propria barcă către un astfel de loc face ca fiecare sacrificiu să merite. Mulți călători oceanici urmăresc un vis, iar puțini dintre cei care reușesc să-l realizeze sunt dezamăgiți. Pentru a transforma acest vis în realitate este nevoie de multă pregătire și determinare, iar succesul final al unei croaziere pe distanțe lungi depinde adesea de aceste pregătiri inițiale.

Urmărind visul libertății, am început pregătiri serioase pentru o croazieră în jurul lumii la începutul anilor 1970. Am ales un Trintella III A, proiectat de Van der Stadt, pentru robustețea sa și spațiul potrivit pentru o familie cu doi copii mici. Un buget limitat m-a obligat să cumpăr doar coca goală, dar din fericire am insistat să cumpăr cea mai bună variantă pe care mi-o puteam permite, iar coca rezistentă din fibră de sticlă construită de Tyler Boat Company și-a dovedit valoarea în multe ocazii. După doi ani de amenajare a ambarcațiunii de 36 de picioare, am plecat din Anglia în primăvara anului 1975. Șase ani mai târziu *Aventura* și-a finalizat cu succes circumnavigația, luându-mă pe mine, soția mea Gwenda și copiii Doina și Ivan într-o călătorie de 58.000 de mile, timp în care am vizitat peste 50 de țări pe cinci continente.

Când am plecat din Londra, am renunțat la slujba mea de la BBC External Service, deși mi-am continuat munca la radio ca independent pe tot parcursul călătoriei. Această muncă m-a încurajat să vizitez multe locuri izolate; ceea ce a început ca o călătorie de trei ani a durat de două ori mai mult. La fel ca nenumărați marinari dinaintea noastră, Mările Sudului și-au aruncat vraja și, dacă nu ar fi fost...

problema educației copiilor noștri în creștere, *Aventura* ar naviga în continuare printre insulele Pacificului de Sud.

Când am început să-mi pregătesc călătoria, aveam puțină experiență în croaziere, așa că am citit cu aviditate fiecare carte disponibilă pe acest subiect. Existau mai multe cărți pe piață, dar majoritatea aveau un dezavantaj major: reflectau punctul de vedere al unei singure persoane, autorul. Aveau tendința de a fi subiective, uneori dogmatice și rareori acordau atenție punctelor de vedere alternative.

După mai mulți ani de navigat în compania unor oameni care și-au făcut din croazieră un stil de viață, mi-am dat seama că exista o bogată cunoaștere de la acești navigatori experimentați care aștepta să fie valorificată. Nevrând să cad în aceeași capcană de a predica din cockpit, am decis să încerc să-i las pe acești navigatori să-și spună propriile povești.

Pregătirea mea de reporter radio mi-a arătat calea evidentă, și anume să las oamenii să vorbească, iar eu să ascult. Rezultatul a aproximativ trei ani de ascultare a nenumăraților căpitani, marinari și echipaje este inclus în aceste pagini. În încercarea de a fi obiectiv, am realizat mai multe sondaje pe teme specifice în rândul croazierelor pe distanțe lungi pe care le-am întâlnit în timpul propriei mele călătorii în jurul lumii. Fiecare sondaj s-a bazat pe un chestionar detaliat, iar interviurile au fost realizate într-un mod sistematic. Ori de câte ori a fost posibil, am încercat să intervievez oamenii individual, de preferință pe ambarcațiunile lor, deoarece am constatat că oamenii vorbeau mai liber și mai sincer atunci când alții nu erau prin preajmă. Am încercat să procesez o parte din datele din chestionare într-un mod statistic simplu, prin mediarea cifrelor și calcularea procentelor.

Deși am încercat să fac chestionarele cât mai cuprinzătoare și mai ample posibil, unele aspecte au trebuit să fie omise, iar atunci când unii dintre cei intervievați au avut opinii puternice cu privire la anumite puncte trecute cu vederea, le-am notat. La sfârșitul fiecărui interviu, am cerut, de asemenea, comentarii generale legate de subiectele discutate și sugestii pentru alții care intenționează să facă călătorii pe distanțe lungi. Unele dintre cele mai valoroase informații au ieșit la iveală în acest fel.

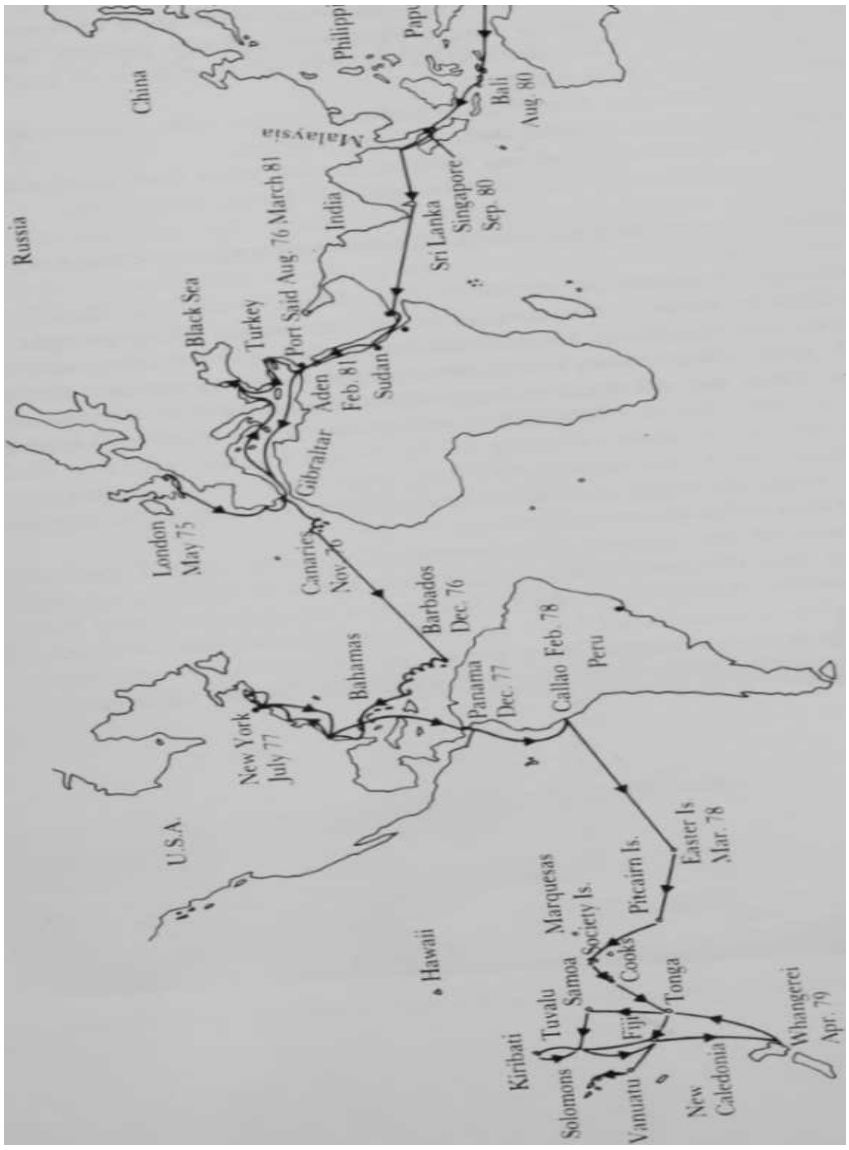
Aceste „sondaje”, așa cum le numesc eu, realizate de-a lungul mai multor ani, stau la baza acestei cărți. În general, m-am străduit să prezint datele rezultate din sondaje într-un mod imparțial, interpretându-le doar atunci când a fost necesar. Desigur, am opinii ferme cu privire la majoritatea acestor

aspecte, așa că am încercat să clarific situațiile în care mă abat de la linia subțire a obiectivității, exprimându-mi propriile opinii sau susținând o anumită afirmație bazându-mă pe propria experiență.

Au fost patru sondaje principale:

Studiul *Sura*. Primul studiu efectuat pe 62 de ambarcațiuni de croazieră a fost realizat în întregime în Suva, Fiji și s-a ocupat de diverse aspecte ale proiectării ambarcațiunilor de croazieră.

Traseul



China
Russia
Malaysia
Bali
Aug. 80
Singapore
Sep. 80
Sri Lanka
India
Port Said Aug. 76 March 81
Black Sea
Turkey
Aden
Feb. 81
Sudan
Gibraltar
London
May 75
Canaries
Nov. 76
Barbados
Dec. 76
Bahamas
New York
July 77
Panama
Dec. 77
Callao Feb. 78
Peru
U.S.A.
Hawaii
Easter Is.
Mar. 78
Pitcairn Is.
Marquesas
Society Is.
Cooks
Tonga
Samoa
Tuvalu
Kiribati
Fiji
Solomons
Vanuatu
New
Caledonia
Whangerei
Apr. 79

Sondajul de croazieră. În anul următor, în diverse locuri din Pacific, am efectuat un studiu mai amplu în rândul a cincizeci de ambarcațiuni de croazieră pe distanțe lungi. Acesta a abordat în special aspecte legate de navigația maritimă și de latura practică a croazierelor.
Sondajul soțiilor de marinari. Un sondaj separat a fost realizat în paralel cu Sondajul privind croazierele în rândul femeilor care practică croazierele.
Circumnavigația. Doisprezece echipaje care își finalizaseră cu succes circumnavigația au încheiat această serie de inspecții.

Tabelele care prezintă detaliile tuturor acestor sondaje se găsesc la sfârșitul cărții.

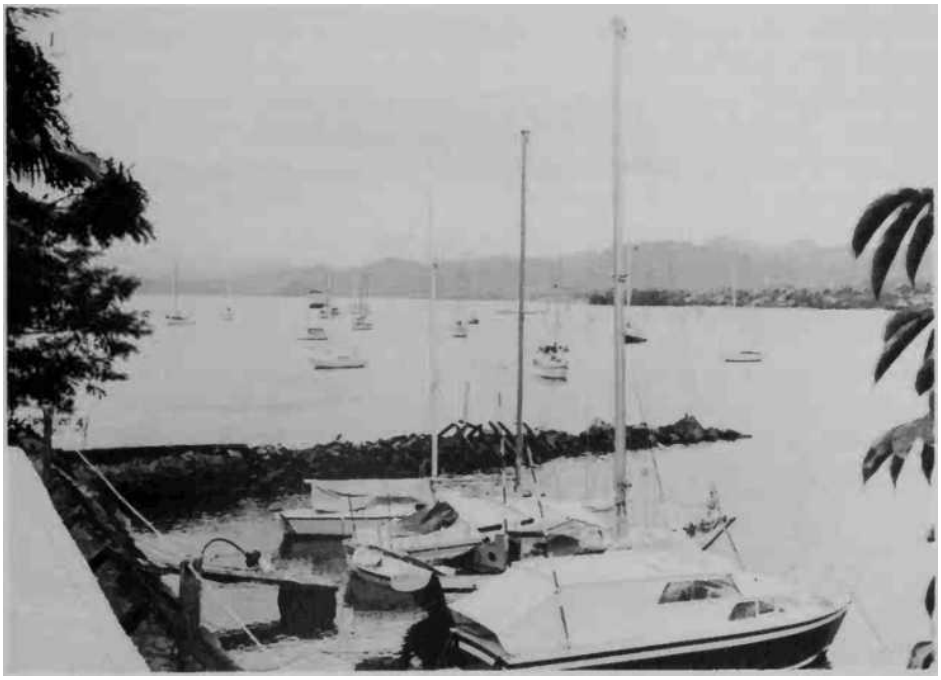
Deși am adunat cea mai mare parte a materialului meu în Pacific, consider că este aplicabil oricărei zone de croazieră din lume. Oamenii care navighează în Pacific sunt aproape toți călători pe distanțe lungi, atât ei, cât și ambarcațiunile lor sunt bine experimentați, echipajele lor fiind hotărâte să locuiască la bord perioade lungi de timp. Toți sunt obișnuiți cu traversări lungi în larg, deoarece distanțele din Pacific sunt atât de mari încât o traversare de 1000 de mile între insule este ceva obișnuit. În același timp, cei care navighează în Pacificul de Sud au puține facilități la dispoziție, cum ar fi servicii de salvare, instalații portuare și de reparații, mijloace de navigație, chiar și hărți detaliate și precise. În Pacific, navigatorul trebuie să fie în mod necesar mai independent.

Mulți dintre oamenii pe care i-am intervievat navigaseră extensiv în alte oceane, iar informațiile pe care mi le-au oferit s-au bazat pe cunoștințe dobândite la nivel mondial. Pe lângă aceste sondaje, m-am inspirat pe larg și din conversații generale pe care le-am avut cu mulți căpitani și din scrisori scrise de persoanele respective. Există mulți oameni interesanți care navighează pe oceanele lumii și toți au o poveste de spus. Aceasta este povestea lor.

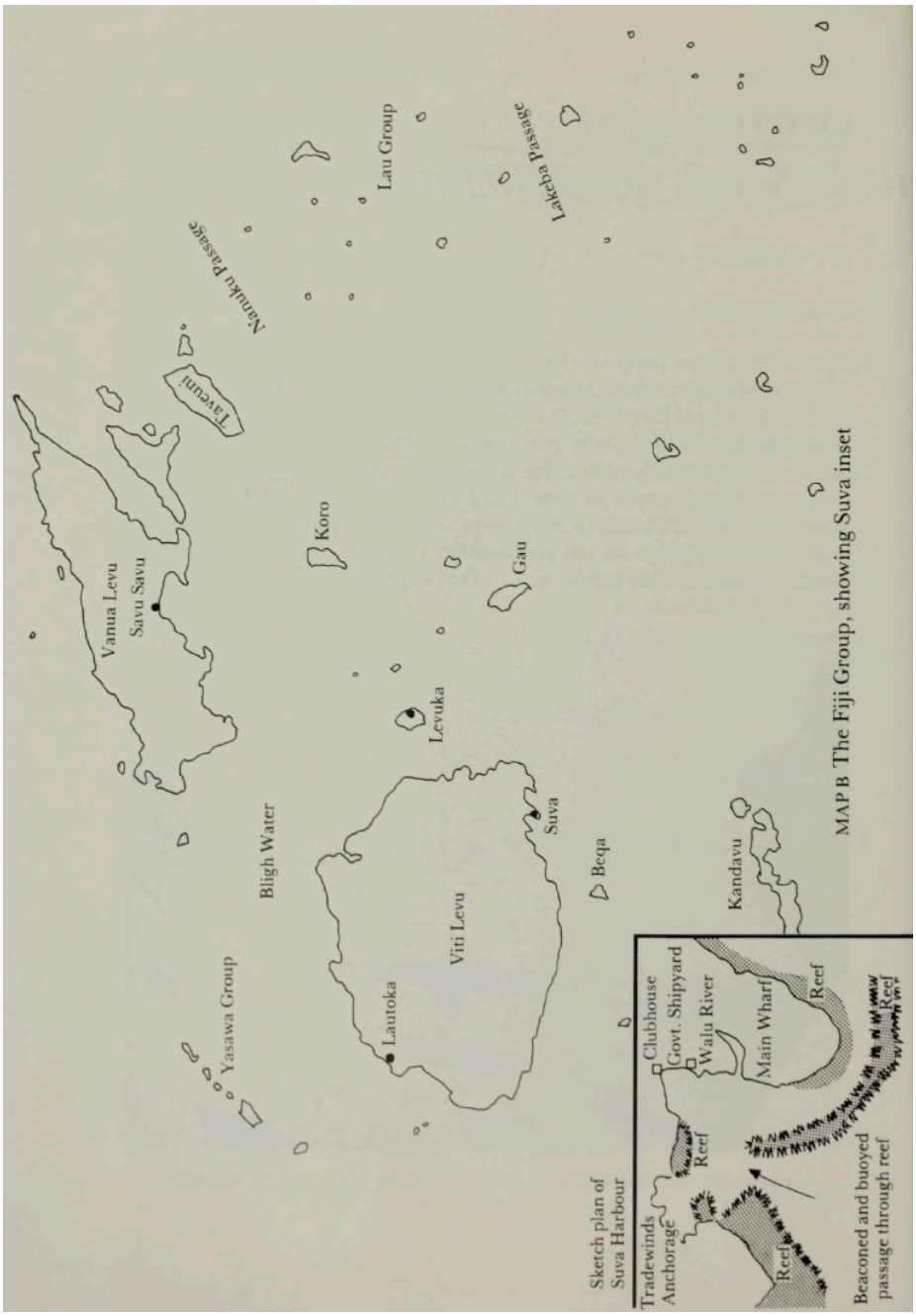
CAPITOLUL UNU

În căutarea bărcii ideale

Există anumite porturi la răscrucea oceanelor, rareori ratate de ambarcațiunile de croazieră pe distanțe lungi, iar unul dintre acestea este Suva, capitala Fiji. În septembrie și octombrie, acest port excelent, amplasat convenabil la jumătatea distanței dintre Pacificul de Sud, este deosebit de aglomerat, pe măsură ce sezonul de croazieră sigur se apropie de sfârșit și se apropie sezonul cicloanelor. Multe ambarcațiuni se pregătesc pentru o traversare spre Noua Zeelandă sau Australia, ieșind din zona cicloanelor, în timp ce altele care rămân în Suva se trezesc într-un colț protejat, aproape de o groapă de uragane, pentru a petrece sezonul. Câteva ar putea continua să navigheze, un pariu care a avut rezultate fatale pentru două ambarcațiuni din...*1979.*



Ancorajul de lângă Royal Suva Yacht Club, Fiji, un loc de întâlnire pentru ambarcațiuni de croazieră pe distanțe lungi.



MAP B The Fiji Group, showing Suva inset

Privind varietatea de ambarcațiuni ancorate în largul ospitalierului Royal Suva Yacht Club, m-am întrebat unde se află toate ambarcațiunile ideale pentru croaziere pe ape albastre, cele promovate în revistele lucioase și expuse la expozițiile nautice. Poate că toate erau ascunse confortabil în porturi scumpe din Europa și America de Nord, cu siguranță cele care navigau pe oceane erau o colecție pestriță de diferite forme, dimensiuni și platforme, vechi și noi, mari și mici.

În căutarea ambarcațiunii „ideale" pentru croaziere pe distanțe lungi, am decis să încerc să aflu într-un mod statistic cu ce ambarcațiuni navigau oamenii și, mai important, ce părere aveau despre ambarcațiunile lor. Speram că, cu un eșantion suficient de mare, se vor putea trage niște concluzii generale. Suva a fost un loc ideal pentru a începe și am încercat să intervievez căpitanul fiecărei ambarcațiuni de croazieră pe distanțe lungi care a trecut prin zonă în timpul ședерii mele de trei luni acolo.

Alegerea eșantionului

Au fost intervievate doar ambarcațiuni care navigaseră minimum 2000 de mile sau care navigaseră mai mult de trei luni, iar șaizeci și două de ambarcațiuni au alcătuit primul meu sondaj. De fapt, am descoperit curând că majoritatea ambarcațiunilor navigaseră mult mai departe și mai mult timp, majoritatea peste un an și până la cincisprezece ani de navigație continuă în cazul...*Coryphena.* Trei dintre bărci, *Warna Carina, Benn Gunn* și *Sarrie,* își terminau circumnavigația, în timp ce Seaton Grass lua barca tatălui său *Merry Maiden* lumea a doua oară, după ce învățase cum să navigheze în jurul lumii într-o circumnavigație anterioară condusă de tatăl său. Distanța parcursă de ambarcațiuni în croaziera lor actuală s-a ridicat la o medie de 15.000 de mile pe barcă, iar durata medie a croazierei până în prezent a fost de 2-6 ani. A devenit curând evident că mulți comandanți erau și mai experimentați, navigând pe larg înainte de croaziera actuală. Experiența de navigație a tuturor comandanților s-a ridicat la un total de 856 de ani, o vârstă destul de biblică, fiind o medie de 13-8 ani per comandant. Această experiență considerabilă, împreună cu durata croazierelor efectuate în prezent, conferă o autoritate imensă răspunsurilor obținute.

Dimensiunea bărcii

Primul lucru la care m-am uitat a fost dimensiunea bărcilor, care varia de la două goelete de peste 21 de metri lungime până la o șalupă mică de doar 7,3 metri. Când le-am cerut căpitanilor să acorde o notă designului și performanței de navigație a bărcilor lor, le-am cerut să ia în considerare și dimensiunea bărcii pentru numărul de membri ai echipajului. Copiii erau considerați membri ai echipajului doar atunci când locuiau permanent la bord, iar echipajele care se alăturau unei ambarcațiuni pentru o perioadă limitată erau excluse. Evaluările erau numărate de la unu la zece, zece fiind cea mai mare notă.

TABELUL 1. Rezultatele chestionarului privind dimensiunea optimă, Sondajul Suva.

Lungime (ft)	Numărul de bărci	Numărul mediu de membri ai echipajului	Evaluare medie
sub 10 metri	12	2	7-75
35-40 de picioare	22	2-5	9-27
40-45 de picioare	12	2-4	8-83
peste 45 de picioare	16	3.5	9.25

Cei mai mulțumiți comandanți au fost cei cu ambarcațiuni în intervalul 35-40 ft (vezi Tabelul 1), care și-au evaluat ambarcațiunile cu o medie de 9-27. Comandanții celor douăsprezece ambarcațiuni mai mici, sub 35 ft, au acordat ambarcațiunilor lor o notă mai mică, de *7,75.* Deși ambarcațiunile de peste 45 de picioare au primit, de asemenea, o evaluare medie ridicată, multe dintre acestea aveau echipaje mai mari, iar în mai multe cazuri în care echipajul era format doar dintr-un cuplu, acești căpitani s-au plâns că ambarcațiunile lor erau prea mari pentru a fi manevrate. Din acest motiv,

unele dintre ambarcațiunile mai mari au angajat echipaje temporare pentru traversări mai lungi.

În anul următor, în timpul celui de-al doilea studiu al meu, constând în cincizeci de ambarcațiuni, o ambarcațiune de croazieră medie s-a dovedit a fi în aceeași gamă, cu o lungime medie de 11,6 metri și un echipaj mediu de 2-4 persoane, deși nu le-am cerut acestor căpitani o evaluare generală a ambarcațiunilor lor.

Mai târziu, într-un studiu efectuat pe douăsprezece ambarcațiuni care își finalizaseră cu succes circumnavigația, majoritatea cu un echipaj de două persoane, am constatat că acestea erau de dimensiuni puțin mai mici, în medie 35 de picioare (aproximativ 10,6 metri). Dintre aceste douăsprezece, doar două aveau peste 40 de picioare (aproximativ 12,6 metri), în timp ce trei aveau sub 30 de picioare (aproximativ 9,6 metri). Rugați să ofere o evaluare generală a ambarcațiunilor lor, fiecare căpitan a specificat că era mulțumit de ambarcațiunea sa, făcând alegerea corectă pentru călătoria pe care o întreprindea și pentru banii pe care îi avea la dispoziție. Faptul că acești doisprezece căpitani care au circumnavigat erau mulțumiți de ambarcațiunea lor era de așteptat, deoarece acestea erau succesele, nu eșecurile, iar ambarcațiunile lor îi aduseseră pe toți în siguranță acasă. Cu toate acestea, dintre acești doisprezece, doar patru plănuiau să-și păstreze ambarcațiunea actuală, în timp ce toți ceilalți opt plănuiau sau construiau deja ambarcațiuni puțin mai mari pentru viitor. Jean-Francois Delvaux din *Alcinoos,* care a navigat practic de unul singur în jurul lumii cu ketch-ul său de 48 de picioare și

Căpitanul de *Lookfar* fiind intervievat de către autor pentru sondajul efectuat pe ambarcațiunile de croazieră. Ori de câte ori a fost posibil, interviurile au avut loc pe ambarcațiunea în cauză.

consideră că o barcă de 38-40 de picioare lungime este ideală pentru o croazieră în jurul lumii. Opinia sa este împărtășită de Herbert Gieseking, care a circumnavigat în barca sa de 31 de picioare *Lou IV* dar acum o înlocuiește cu un ketch din oțel de 40 de picioare, deja pe cale de finalizare.

S-a spus adesea că un echipaj cu personal redus ar trebui să încerce să se limiteze la o barcă mică, posibil sub 35 de picioare (10,6 metri) în lungime totală. Studiul de la Suva a arătat însă că, cu doar trei excepții, fiecare proprietar al unei ambarcațiuni sub 35 de picioare (10,6 metri) lungime s-a plâns de dimensiunile reduse și a declarat fără rezerve că ar fi preferat să aibă o barcă mai mare pentru acest tip de croazieră. În ceea ce privește dificultatea de a manevra o barcă mai mare, a fost interesant de observat că nicio barcă cu lungimea cuprinsă între 35 și 46 de picioare (10,6-14,8 metri) cu un echipaj de două persoane nu a fost considerată prea dificil de manevrat, chiar și în cele mai dificile condiții. Poate ar trebui să adaug că multe dintre echipaje nu erau nici ele atât de tinere, câteva având în jur de

șaizeci de ani. Alan Allmark, care navighează de mulți ani pe barca sa de 35 de picioare (10,6 metri) *Telemark,* i-a sfătuit pe cei care aleg o barcă de croazieră pe distanțe lungi: „Nu optați pentru o „o barcă mai mare decât ai

Alan și Beryl Allmark navighează de mulți ani pe barca lor de 35 de picioare *Telemark.* Ei consideră că aceasta este dimensiunea ideală pentru un echipaj mic.

putea avea nevoie și cu siguranță nu cumpăra o barcă mare doar pentru că ți-o permiți."

Evident, alegerea dimensiunii unei ambarcațiuni depinde în mare măsură de numărul de persoane care vor naviga cu ea. Bill și Frances Stocks au fost destul de mulțumiți de cuterul lor de 30 de picioare *Kleena Kleene II* până la nașterea fiicei lor în Papua Noua Guinee, un eveniment neprevăzut când părăsiseră Columbia Britanică cu câțiva ani în urmă. Barca a părut apoi să se micșoreze rapid pe măsură ce grămada de obiecte pentru bebeluși creștea. În mod similar *Warna Carina* a plecat din Australia cu trei copii mici la bord, dar a finalizat circumnavigația cu trei adolescenți corpolenți. Până când au ajuns la Suva, această familie de cinci persoane își găsea barca de 10 metri supraaglomerată. Copiii în creștere ocupă mai mult spațiu, iar acesta este un factor de luat în considerare la alegerea unei ambarcațiuni pentru familie.

Ambarcațiunile de croazieră pe distanțe lungi petrec de obicei mai mult timp la ancoră decât pe mare, iar atunci este important să aveți mai mult spațiu. Chiar și în zonele tropicale, unde vă puteți aștepta să petreceți cea

mai mare parte a timpului în aer liber, un interior aerisit și o bucătărie spațioasă sunt esențiale. Având în vedere numărul de participanți la croazieră care dorm în cockpit în nopțile tropicale fierbinți, un cockpit mare și confortabil pare a fi popular, plăcut și pentru a primi vizitatori de pe alte ambarcațiuni și de pe țărm. O barcă de croazieră, la urma urmei, este atât o casă, cât și o mașină de navigat.

Adesea dezbătută opinie despre un cockpit central versus un cockpit în pupa părea să fie dictată de dimensiunea ambarcațiunii, mai multe dintre ambarcațiunile mai mici având un cockpit în pupa decât cele mai mari. Persoanele care aveau un cockpit central și o cabină în pupa păreau cu toții mulțumite de această configurație, adesea pentru intimitatea câștigată atunci când aveau un echipaj. Propria mea barcă are un cockpit central, pe care l-am considerat întotdeauna mai sigur și mai protejat când copiii mei erau mici, un aspect care mi-a fost menționat de mai mulți părinți. În rest, poziționarea cockpitului nu părea a fi o considerație majoră în rândul celor chestionați.

Mai important era ca timonierul să aibă un anumit tip de protecție. În studiul de la Suva, șase ambarcațiuni aveau o timonerie sau o cușcă permanentă, în timp ce patruzeci erau prevăzute cu un fel de prelată pentru timonier, care oferea și protecție scarei principale și era de obicei lăsată pe poziție, chiar dacă putea fi pliată. Toți comandanții au fost de acord că un post de cârmă protejat era un element esențial pe orice ambarcațiune de croazieră, oricât de mult s-ar fi bazat una pe autodirecție sau pilot automat. Aproape toți cei puțini comandanți care aveau cockpituri neprotejate își doreau să aibă un anumit tip de protecție și au menționat că aceasta era pe lista lor de sarcini de îndeplinit la prima ocazie.

Capacitatea de transport a unei ambarcațiuni mai mari a fost o altă considerație menționată de mulți dintre cei intervievați, deoarece magazinele, cărțile și suvenirurile cântăresc întotdeauna mai mult decât prevăd designerii. Fiecare ambarcațiune mai mică care a fost plecată de la bază mai mult de un an părea că se scufundă sub greutatea suplimentară. De asemenea, așa cum au subliniat unii dintre acești căpitani, cu puțin mai mult spațiu de depozitare disponibil, proviziile pot fi cumpărate de unde sunt cele mai ieftine. În aceste vremuri de inflație continuă, când majoritatea ambarcațiunilor pornesc într-o croazieră lungă cu o sumă fixă de bani, este adesea o investiție înțeleaptă să cumperi anumite bunuri de unde și când au

prețuri convenabile. Există încă o mână de porturi în întreaga lume unde se pot cumpăra majoritatea proviziilor și băuturilor alcoolice duty-free la prețuri de rabat, dacă se dispune de bani și spațiu.

Formularul Hull

Cererea pentru mai mult spațiu a dus la faptul că ambarcațiunile de croazieră moderne sunt în general mai late și au un bord liber mai mare decât modelele mai vechi. În studiul de la Suva, raportul dintre lățime și lungime a fost mai mic pentru ambarcațiunile mai vechi.

Raportul total dintre lățime și lungime pe punte pentru cele 57 de monococi a fost de 30,8%, fiind mai mare pentru ambarcațiunile de dimensiuni mai mici.

TABELUL 2.Rezultatele analizei formei carenei, Studiul Suva.

Dimensiunea bărcii	Numărul de bărci	Schiță medie	Raportul dintre grindă și lungime (LOD)
peste 50 de picioare	7	8 picioare	26-4%
40-50 de picioare	18 ani	6 picioare	29-6%
30-40 de picioare	25	5,4 picioare	312%
sub 9 metri	7	4,4 picioare	33-2%

Concluzii similare s-ar putea trage și în cazul pescajului, unde era de așteptat ca, cu cât barca era mai mare, cu atât pescajul să fie mai mare. Deși comandanților nu li s-a cerut să evalueze pescajul ambarcațiunilor lor, un pescaj mai mare a fost adesea menționat ca un dezavantaj în anumite zone de croazieră. Acesta a fost unul dintre motivele pentru care majoritatea au ales o chilă lungă în locul unei chile cu aripioare, deoarece ambarcațiunile echipate cu acest din urmă tip de chilă tind să tragă mai mult.

Dintre cele 57 ambarcațiunile monococa, 39 aveau o chilă lungă, evaluată cu o medie de 8-96. Cele 8 ambarcațiuni cu o chilă medie au fost evaluate cu 9,12, în timp ce ambarcațiunile cu chilă cu 8 aripioare au primit o medie de 8,93. Două dintre ambarcațiunile mai mici aveau chilă de santină, evaluate cu 6-5. Printre ambarcațiunile clasificate drept chilă lungă, trei aveau derivor, doi dintre proprietarii acestora exprimând unele rezerve cu privire la această configurație, din cauza problemelor pe care le-au întâmpinat cu coborârea și ridicarea bordei.

TABELUL 3. Rezultatele analizei chilei, Studiul Suva.

Dimensiunea bărcii	Forma chilei							
	Lung		Mediu		Fin		Bilge	
	Nu.	Evaluare medie	Nu.	Evaluare medie	Nu.	Evaluare medie	Nu.	Evaluare medie
peste 40 de picioare	19	9-3	4	9.25	2	10	—	
30-40 de picioare	16	9 0	4	9-0	4	9-0	1	6
sub 30 picioare	4	7-0	—		2	7-5	1	7
totaluri	39	8,96	8	9-12	8	8-93	2	6-5

Un alt motiv pentru care atât de mulți oameni au ales o chilă lungă a fost mai potrivită pentru croazieră, fiind pregătiți să sacrifice o parte din viteză în schimbul unui profil subacvatic mai robust. Majoritatea proprietarilor de ambarcațiuni cu chilă lungă consideră o chilă cu aripioare un punct slab, deși căpitanii ambarcațiunilor cu chilă cu aripioare din studiul de la Suva au fost cu toții mulțumiți de acest tip de chilă.

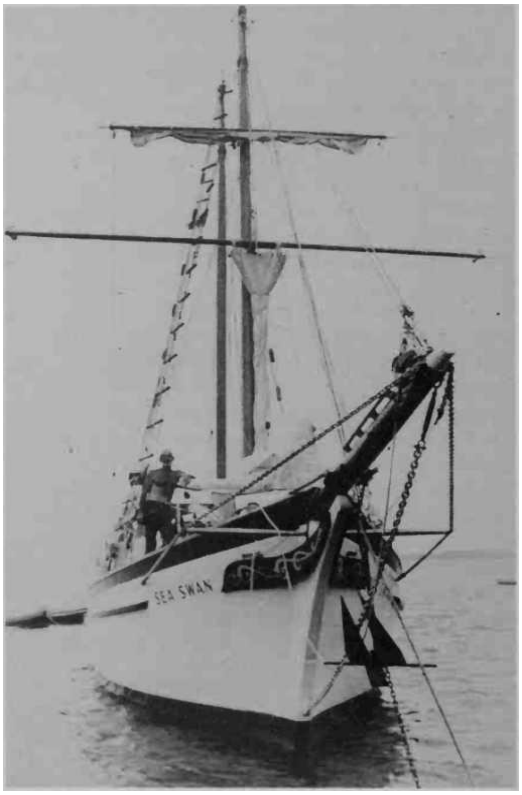
Lățimea, bordul liber, forma carenei și pescajul sunt toate funcții ale dimensiunii totale a ambarcațiunii, iar impresia mea generală, după finalizarea diverselor studii, a fost că majoritatea croazierelor sunt mai puțin interesați de aspectele particulare ale designului ambarcațiunilor decât sunt cei care practică cursele. Ei își aleg ambarcațiunile pentru designul estetic și funcțional general și sunt destul de fericiți să lase detaliile arhitecturii navale în seama proiectanților. Poate că oamenii de croazieră ar trebui să arate mai

mult interes pentru designul ambarcațiunilor, deoarece simt că, în ultimii ani, prea multe caracteristici de curse s-au strecurat în designul ambarcațiunilor de croazieră, care nu reprezintă neapărat o îmbunătățire pentru cerințele de croazieră. Un exemplu în acest sens este tendința de a avea cârme din ce în ce mai puțin protejate, unii proiectanți chiar renunțând complet la skeg.

În mod similar, considerațiile generale par să dicteze alegerea unei ambarcațiuni monococă sau multicocă. Din cele 62 de ambarcațiuni incluse în studiul de la Suva, cinci erau multicocă, iar nota medie acordată designului lor general a fost de 7,8, comparativ cu nota medie de 8-6 acordată celor 57 de monococă. În general, multicocile nu par a fi atât de populare printre navigatorii pe distanțe lungi, deoarece mulți comandanți încă își exprimă rezerve serioase cu privire la siguranța generală a multicocelor pentru acest tip de călătorie. Cu siguranță, în opinia mea, avantajele evidente ale multicocelor, cum ar fi viteza, spațiul și pescajul moderat, nu elimină îndoielile mele că nici măcar o multicocă bine proiectată nu ar putea rezista condițiilor extreme pe care le poate întâlni cineva în călătoriile oceanice pe distanțe lungi.

Greementul

După dimensiunea și satisfacția față de designul general al ambarcațiunii, a fost luată în considerare problema echipamentului. În studiul de la Suva, exact jumătate dintre ambarcațiuni aveau un singur catarg, în general cele mai mici. Toți comandanții au fost foarte fermi în evaluarea echipamentului specific pe care îl transportau și au fost preciși în sublinierea avantajelor sau dezavantajelor acestuia. În general, cuterele au primit cele mai mari evaluări (a se vedea Tabelul 4), iar o serie de proprietari de sloopuri au specificat că ar fi preferat un cuter în locul unui sloop pentru croaziere prelungite. Printre ketchuri, cele douăsprezece care erau prevăzute cu o velă de trinchet cu ghiu au fost evaluate mai sus de către proprietarii lor (evaluare medie 8-38) decât ketch-urile fără velă de trinchet (7,86), majoritatea proprietarilor de acest ultim tip declarând că



„Schoonerul spectaculos *Sea Swan*, ancorat în Suva, proiectat și construit de proprietar, Miles Corener, având în minte frumusețea tradițională.”

ar fi preferat un aranjament cu velă de trinchet. Două bărci au putut ridica o velă de trinchet pe un strai interior provizoriu, care putea fi mutat înapoi pe catarg atunci când nu era nevoie. În ceea ce privește goeletele, a fost interesant de observat că instalația era evaluată cu un minim de 2 de către un căpitan cu personal redus, în timp ce, la cealaltă extremă, o goeletă cu un echipaj de opt persoane era evaluată cu maximul de 10. Un căpitan nemulțumit, Miles Corener, care își construise *Sea Swan* de la zero cu cherestea aleasă și tăiată el însuși din pădurile Connecticut a recunoscut sincer: „Am ales o velă de goeletă doar pentru aspectul ei”. Și a treia goeletă a fost apreciată foarte mult de căpitan, care folosea pe scară largă vela pătrată, mai ales când era în inferioritate numerică.

TABELUL 4. Rezultatele chestionarului pentru greement, studiul Suva.

Tipul de platformă	Număr	Procent din total	LOD mediu (ft)	Evaluare medie

Sloop	19	31%	33 de ani	8-58
Cutter	12	19%	39	9.25
Ketch	27	44%	42	8-10
Yawl	1	1-6%	42	5
Schooner	3	5%	67	7-33

În studiul privind croazierele, cuterele au fost la fel de populare, reprezentând aproape jumătate din ambarcațiunile cu un singur catarg. Din nou, ambarcațiunile cu două catarge au fost în general cele mai mari, existând douăzeci de ketchuri, o goeletă și o iolă.

Cei doisprezece circumnavigatori de succes, care în general au navigat cu ambarcațiuni mai mici decât media, au inclus opt sloopuri, un cuter și trei ketchuri. Trei dintre proprietarii de sloopuri au specificat că următoarea lor ambarcațiune va fi cu siguranță un cuter. Cele două ambarcațiuni mai mari, de peste 40 de picioare, erau ambele ketchuri, al treilea ketch fiind modelul Jensen, lung de 31 de picioare. *Lou IV.* Acest ketch de proiectare daneză era surprinzător de spațios și bine proporționat pentru lungimea sa, având cabină în pupa și două catarge.

Cutterul *Runestaff* face voltă peste *Lou IV,* și *Rhodora* în portul Suva. Pentru croazierele pe distanțe lungi, un cuter este considerat de majoritatea căpitanilor drept cel mai potrivit echipament.

Multe dintre ambarcațiunile mai mari aveau două catarge atât din motive estetice, cât și practice, în special cele cu o cabină în pupa, unde designul părea mai echilibrat cu un al doilea catarg. Proprietarul lui Sea Swan nu a fost singurul care și-a ales barca pentru aspectul său.

Vele

Velele de lucru nu au intrat în sfera inspecției de la Suva, dar, deoarece multe bărci navigaseră distanțe considerabile în condiții de alizeu, am discutat cu skipperii despre aranjamentele velice pentru navigația în vânt din pupa. Șaisprezece bărci aveau foc și/sau genovez gemene, iar fiecare dintre skipperii lor le lăuda fără rezerve. Unele dintre aceste vele gemene erau ridicate 'flying' sau pe același strai, cu carligele (hanks) alternate, deși câteva bărci aveau două straiuri tocmai din acest motiv. Unii skipperi au menționat că două focuri gemene, ținute cu tangon, solicitau mai puțin pilotul automat, permițându-i să fie mai bine echilibrat și să muncească mai puțin, mai ales când se naviga cu vânt puternic din spate și val mare de urmărire. Pentru mers în vânt din pupa, două dintre goelete foloseau o velă pătrată montată pe o vergă, de obicei în vânturi de peste douăzeci de noduri."

Doar cinci dintre cele 62 de ambarcațiuni erau echipate cu vele de prova cu înfășurare, iar proprietarii lor au fost mulțumiți de această configurație, deși fiecare a subliniat că rareori își înfășoară vela de prova în acest fel și o folosesc doar pentru înfășurare. Trei dintre aceste cinci aveau și o velă de trinchet, ceea ce ar explica de ce nu își foloseau echipamentul de înfășurare a focului pentru înfășurare. Douăzeci dintre ambarcațiunile analizate aveau spinnakere în compartimentele lor, unde păreau să rămână cea mai mare parte a timpului. Rugați să evalueze spinnakerul drept velă de croazieră, doar patru din douăzeci de căpitani au fost în favoarea sa. Per total, spinnakerul a primit o notă medie scăzută, 4,2.

Când cei doisprezece circumnavigatori au fost rugați să prezinte caracteristicile următoarei lor ambarcațiuni, planificate sau ipotetice, doar doi au dat un da categoric pentru echipamentul de înfășurare a focului, patru au fost de acord, în timp ce restul au fost nehotărâți și ar putea încă lua în considerare acest aranjament.

De la acești circumnavigatori am reușit să-mi fac o idee despre uzura velelor. Lăsând la o parte o barcă, care a plecat și s-a întors cu nu mai puțin de 21 de vele, o barcă medie a plecat cu 7 vele și s-a întors cu 6-5. Mai multe bărci au înlocuit velele pe drum, de obicei cea principală și cea de genoa, iar kilometrajul estimat per velă a fost de 30.000 de mile, deși asta nu înseamnă că vela respectivă a fost folosită pentru toate acele mile. Desigur, starea velelor la plecare a fost un factor critic, dar câteva bărci și-au finalizat circumnavigațiile cu aceleași vele cu care plecaseră, inclusiv *Lou IV* care, cu 46.000 de mile parcurse în 4,5 de ani, făcuse una dintre cele mai lungi călătorii pe un singur set de șapte vele.

Longevitatea velelor depinde de doi factori principali. În primul rând, calitatea materialului și a manoperei, iar în al doilea rând, grija acordată îngrijirii velelor. Expunerea continuă la soarele tropical are un impact puternic asupra oricărei vele, deși anumite mărci și culori de materiale sintetice par a fi mai rezistente la căldură și la razele ultraviolete decât altele. De cele mai multe ori, cusăturile sunt cele care se dezintegrează cu mult înaintea materialului în sine, iar mai multe ambarcațiuni și-au avut velele rearanjate în Noua Zeelandă la jumătatea călătoriei. O altă ambarcațiune care și-a încheiat călătoria mondială de 50.000 de mile, practic cu toate velele originale, chiar dacă a fost reparată în mod repetat, a fost yawl-ul francez *Calao.* Căpitanul ei, Erick Bouteleux, a preferat ca pânzele sale să fie făcute dintr-o pânză mult mai groasă decât cea recomandată de obicei de producătorii de vele. Velele grele ale lui *Calao* au rezistat foarte bine șase ani de croazieră continuă, chiar dacă Erick a trebuit să se bazeze pe spinnakerul său de 1000 de metri pătrați și pe vela de trinchet de tip mizzen ori de câte ori vântul devenea prea slab.

Îngrijirea corespunzătoare a velelor poate, fără îndoială, prelungi considerabil durata lor de viață. Herbert și Ilse Gieseking din *Lou IV,*care se întorceau acasă cu aceleași vele cu care plecaseră erau întotdeauna meticuloși în a pune husele pentru vele imediat ce aruncau ancora, împăturind cu grijă velele care nu erau folosite și clătind toate velele la țărm cu apă proaspătă ori de câte ori era posibil.

În ciuda atenției deosebite și a materialelor de calitate, velele se uzează în cele din urmă, iar doar puținii norocoși reușesc să ajungă acasă după o croazieră în jurul lumii cu velele lor originale. Atunci când velele trebuie înlocuite în timpul unei croaziere, căpitanul are trei opțiuni: să facă vele noi

la nivel local, să le comande în altă parte și să le aducă prin avion sau să le facă el însuși. Deși o serie de ambarcațiuni de croazieră au la bord o mașină de cusut, acestea sunt rareori folosite pentru confecționarea propriu-zisă a velelor, ci mai degrabă pentru repararea velelor, confecționarea de copertine și paravane, huse *etc.* Confecționarea velelor este una dintre puținele meserii pe care croazierii preferă să le lase în seama profesioniștilor.

Odată cu extinderea la nivel mondial a navigației și navigației, există acum producători de vele în toate centrele majore de-a lungul rutelor de croazieră din lume. Noua Zeelandă și Australia sunt două țări în care velele fabricate local sunt de același standard ca cele fabricate în Europa și America de Nord; de fapt, unii dintre producătorii de vele vechi au propriile filiale în aceste țări. Hong Kong-ul și-a câștigat, de asemenea, o reputație internațională pentru fabricarea velelor de bună calitate la un preț rezonabil și există mai mulți producători de vele care expediază rapid vele în fiecare parte a globului. Unii comandanți preferă în continuare ca velele lor să fie fabricate de proiectanții lor originali, mai ales că aceștia dețin de obicei planurile velelor, ceea ce facilitează comanda. Producătorul de vele va aranja, în general, transportul aerian.

livrarea sau expedierea velelor finite. În majoritatea țărilor, dacă transportul este marcat *În tranzit,* proprietarul le poate recupera de la Vamă fără a plăti taxe vamale. Acest lucru poate necesita aranjamente prin intermediul unui agent maritim local. Cu toate acestea, în câteva țări, mărfurile nu pot fi importate fără taxe vamale, iar căpitanul ar fi sfătuit să se informeze la Vamă înainte de a plasa o comandă în străinătate. De asemenea, merită să alegeți un port convenabil față de un aeroport internațional, deoarece, în unele țări, Vama insistă ca mărfurile să fie însoțite de un ofițer până când sunt la bord. Aceste puncte generale se aplică și importului oricăror piese de schimb pentru o ambarcațiune de croazieră.

Materiale de construcții

Ca și în cazul platformei lor, căpitanii au fost foarte preciși atunci când li s-a cerut să acorde o notă materialului din care au fost construite ambarcațiunile lor. Peste jumătate dintre ambarcațiuni (53%) erau din fibră de sticlă, material care a primit nota medie generală de 9; cele patru ambarcațiuni din ferociment au primit aceeași notă. Ambarcațiunile din metal au primit cea mai mare notă, fiecare dintre cele cinci ambarcațiuni din oțel primind nota maximă de 10, la fel ca și singura cocă din aliaj ușor. Așa cum era de așteptat în apele tropicale, lemnul a primit cea mai mică notă; cele cincisprezece ambarcațiuni (24%) au primit o notă medie de 7,9, în timp ce cele patru ambarcațiuni din placaj au primit note și mai mici, de 5-6. În puținele cazuri în care coca era învelită, fiind fabricată fie din lemn masiv, fie din placaj, materialul a atras note mai mari din partea proprietarilor. Am aflat mai târziu că una dintre ambarcațiunile din placaj, trimaranul de 46 de picioare *Antigone ,*care își evaluase materialul de construcție la un nivel foarte scăzut și mi s-a plâns de asta, a avut de fapt probleme după ce a plecat din Suva în traversarea spre Noua Zeelandă. Coca navei era în pericol de a se sparge, iar barca a trebuit să ajungă în Noua Caledonie pentru reparații majore de urgență.

Printre cei doisprezece circumnavigatori chestionați, patru bărci erau din lemn, în timp ce restul erau din fibră de sticlă, unul fiind din fibră de sticlă pe placaj. Nu le cerusem părerea despre materialul de construcție al bărcilor lor actuale, dar când i-am întrebat despre planurile și bărcile lor de viitor, a ieșit la iveală un aspect interesant. A existat o trecere clară la carene

metalice. Fie din proprie voință, fie din motive financiare, patru echipaje își păstrau bărcile actuale. Dintre restul, patru treceau la oțel, iar unul își avea speranțele în aliajul ușor. Chiar și așa, unul dintre cei care își păstrau barca actuală din lemn mi-a spus că ipotetica sa barcă ideală ar fi o versiune din oțel a bărcii sale actuale, dar mărită ca dimensiune la 38-40 de picioare. Nu toate planurile de viitor ale circumnavigatorilor erau doar vise, deoarece doi dintre ei și-au achiziționat deja sau aproape au finalizat noile lor bărci din oțel.

Putere

MOTOARE

Vântul a încetat de mult să mai fie singura sursă de energie utilizată în croaziere, iar majoritatea ambarcațiunilor pe care le-am întâlnit aveau motoare auxiliare. Toate circumnavigatoarele aveau motoare diesel în bord, dar acestea erau în general puțin folosite, cu excepția intrării și ieșirii din port sau a navigației cu motor pe vreme calmă. Majoritatea acestor doisprezece comandanți au estimat că au navigat 95% din timp. Unele dintre ambarcațiunile mai mici au susținut că își folosesc motoarele chiar mai puțin de atât.

În studiul privind croazierele, doar trei din cincizeci de ambarcațiuni erau fără motor. Acest lucru s-a întâmplat printr-o alegere deliberată, deși Albert Steele a montat ulterior un motor în ambarcațiunea sa *Peregrine,* cu unicul scop de a hoinări printre apele infestate de recife ale arhipelagului tongan.

În studiul meu din Suva, două bărci erau fără motor, tot din proprie voință, deși ambii căpitani au fost de acord că viața ar fi fost mai ușoară cu un motor. În acest sondaj, am solicitat mai multe detalii despre motoare și am solicitat o evaluare. Dintre cele șaizeci de ambarcațiuni cu motor, cele mai mici două ambarcațiuni aveau motoare exterioare, o ambarcațiune avea un motor pe benzină (benzină), evaluat cu 0, iar celelalte cincizeci și șapte erau toate echipate cu motoare diesel. Fiabilitatea generală a motoarelor diesel a fost demonstrată de evaluarea medie de 8,8. Cu toate acestea, unele mărci au fost evaluate mai sus decât altele. Acest lucru nu reflectă neapărat calitatea mai bună a motorului în cauză, ci adesea disponibilitatea pieselor de schimb și ușurința cu care se efectuează reparațiile prompt.

Mai mulți proprietari s-au plâns de dificultatea de a găsi piese pentru motoarele lor Volvo în Pacific, iar această plângere a fost confirmată de ratingul scăzut de 7,04 acordat celor douăsprezece motoare Volvo analizate. Cele optsprezece motoare Perkins (14 Perkins, 4 Westerbeke) au primit un rating mediu mai bun, de 9,53. Piesele pentru aceste motoare sunt relativ ușor de găsit, deoarece în multe cazuri aceleași piese sunt utilizate în motoarele utilajelor grele sau camioanelor, iar acestea sunt disponibile în majoritatea țărilor. Din motive similare, cele cinci motoare Ford au primit, de asemenea, un rating ridicat, cu o medie de 8,9.

Herbert Gieseking, al cărui *Lou IV* a fost inclus în toate cele trei sondaje, ceea ce sugerează că persoanele care își echipează o croazieră în jurul lumii ar putea fi sfătuite să monteze un motor de camion sau industrial marinizat, pentru care este întotdeauna mai ușor și mai ieftin să găsești piese de schimb. Noua sa barcă va fi echipată cu un Ford de 120 CP.

Când pompa de apă dulce a propriului meu motor Perkins și-a dat duhul în laguna Tarawa din Insulele Gilbert, am fost uimit să primesc una de schimb de pe raftul magazinului guvernamental bine echipat din Tarawa, așa că știu din experiență personală avantajul de a avea un motor pentru care piesele de schimb sunt ușor disponibile. Multe ambarcațiuni aveau o selecție de piese de schimb esențiale pentru motoarele lor. Minimul specificat de diverși căpitani includea o garnitură de chiulasă, cel puțin un injector complet, o curea pentru alternator și rotoare pentru diferitele pompe. La fel de important a fost setul de scule recomandat pentru motorul în cauză, un manual de service și o diagramă care să arate toate numerele de piese.

BATERII ȘI SISTEM ELECTRIC

Este evident că mulți căpitani preferă să poată, dacă este necesar, să pornească motoarele manual. Pentru acele motoare care nu pot fi pornite manual, era recomandabilă o sursă separată de încărcare a bateriilor, deoarece refuzul unui motor diesel de a porni, adesea în caz de urgență, se datora rareori unei defecțiuni interne, dar mai frecvent unei baterii descărcate. Poate fi periculos să te bazezi pe posibilitatea de a porni motorul instantaneu și apoi să constați că acesta nu pornește; așa se știe că cel puțin două ambarcațiuni au fost pierdute în ultimii ani în Pacific. Multe ambarcațiuni de croazieră au acum bancuri separate de baterii, una pentru uz general, cealaltă pentru unicul scop de a porni motorul. Cele două circuite pot fi separate fie printr-o diodă de blocare, fie printr-un comutator de izolare.

DIMENSIUNE MOTOR

Pentru croazierele în apele Pacificului, majoritatea căpitanilor erau de părere că un motor suficient de puternic era esențial. Multe treceri în lagune au curenți puternici de ieșire, fiind pe partea sub vânt a insulelor; și multe dintre ele sunt prea înguste pentru a vira. Niciun căpitan nu s-a plâns că a

avut...*prea mult*putere - plângerile proveneau de la cei care considerau că motoarele lor nu erau suficient de puternice. Acest aspect a fost reflectat de circumnavigatori, dintre care trei au planificat un motor mai puternic pentru următoarea lor barcă. Încercând să găsesc un răspuns la această problemă, am calculat raportul dintre puterea motorului în [CP] și lungimea bărcii în picioare; pe măsură ce puterea creștea într-un ritm mai rapid odată cu dimensiunea, am împărțit bărcile în trei categorii, până la 40 ft, 40-50 ft și peste 50 ft.

Aproape jumătate dintre bărci (32) se încadrau în prima categorie, având sub 40 de picioare lungime, iar raportul mediu dintre cai putere și lungime a fost de 0-8 CP pe picior de lungime. Cele șaptesprezece bărci din categoria de mijloc au prezentat un raport mediu de 1,5, în timp ce cele opt bărci de peste 50 de picioare lungime au avut o medie de 2-4. Consensul general părea a fi că un cal putere pe picior de lungime a bărcii era suficient, deși pentru bărcile mai mici acest raport putea fi ușor redus.

În ceea ce privește capacitatea rezervorului de combustibil, am constatat că media de 45 de galoane transportate de majoritatea ambarcațiunilor de peste 35 de picioare lungime părea a fi suficientă. Combustibilul motorină este disponibil în toate porturile importante, iar pentru traversările în care se aștepta mult trafic motorizat, mulți căpitani își completau rezervoarele de combustibil cu *jerrycans* (bidoane) legate pe punte.

Generatoare

Chiar și cea mai simplă barcă are nevoie de electricitate, deși doar jumătate dintre ambarcațiunile studiate aveau un consum de energie electrică suficient de mare pentru a justifica un generator auxiliar. Doisprezece dintre ambarcațiunile mai mari aveau generatoare diesel la bord, cincisprezece aveau generatoare portabile pe benzină, iar două ambarcațiuni erau echipate cu panouri solare, care au fost considerate satisfăcătoare, chiar dacă instalarea era destul de costisitoare. O ambarcațiune avea un generator atașat la arborele său liber, în timp ce o alta avea un *hydrospinner* (generator hidrodinamic remorcat) , care era remorcat în spatele ambarcațiunii. Majoritatea ambarcațiunilor sub 12 metri păreau mulțumite să își încarce bateriile de la alternatorul sau generatorul atașat la motorul principal. Pe

majoritatea ambarcațiunilor, principalii consumatori de energie erau radiourile și frigiderele, deși nu toate acestea din urmă erau de tip electric.

Refrigerare

În studiul din Suva, mai puțin de jumătate dintre ambarcațiuni (45%) aveau un anumit tip de refrigerare. Cele echipate cu compresor mecanic au fost evaluate cu cel mai mare scor, de 9,4, în timp ce cele cu compresor electric au fost evaluate cu 7,7, cele care funcționează cu parafină (kerosen) cu 7,5, iar cele cu gaz îmbuteliat cu 6-3. În cazul congelatoarelor, cele șaptesprezece ambarcațiuni care le aveau...*(27*% din total), le-au acordat celor acționate de compresoare mecanice un raport mult mai mare, de 9:3, decât celor cu compresoare electrice, evaluate cu 6:3. În general, am constatat că un compresor mecanic atașat la motorul principal a dat de departe cele mai bune rezultate și a atras cele mai mari evaluări din partea utilizatorilor, deoarece alimenta atât congelatorul, cât și frigiderul. La ambarcațiunile cu refrigerare electrică, motorul principal trebuia să funcționeze aproximativ patruzeci și cinci de minute până la o oră pe zi, având avantajul suplimentar că bateriile erau încărcate în același timp.

Instrumentaţie

Progresul fără precedent în domeniul electronicii din ultimii ani a permis ambarcațiunilor de croazieră să fie echipate cu o gamă completă de instrumente de ultimă generație, radiouri puternice, radar și echipamente de navigație prin satelit, deși mulți navigatori par la fel de mulțumiți să se descurce doar cu instrumentele de bază.

RADIO

Un număr tot mai mare de ambarcațiuni de croazieră au la bord emițătoare radio, iar acestea se împart în trei mari categorii: radiotelefoane VHF, emițătoare-receptoare de navă, cunoscute în mod obișnuit sub numele de aparate SSB, și aparate de amatori, cunoscute și sub denumirea de radioamatorism. Pentru călătorii oceanici pe distanțe lungi, aparatele VHF

au o utilizare limitată, deoarece raza lor de transmisie este restricționată la 30-50 de mile și, prin urmare, nu le-am inclus în studiul meu.

Cel mai popular tip de emițător radio a fost cel de radioamator, 23 dintre ambarcațiunile studiate în Suva având la bord unul dintre aceste aparate. Comunicațiile radioamatorilor au fost un hobby popular printre nenumărați entuziaști din întreaga lume încă din primele zile ale radioului. Printr-un acord internațional, operatorii amatori pot transmite doar pe anumite frecvențe, iar aceste frecvențe sunt rezervate pentru uzul lor. Mulți navigatori au devenit radioamatori entuziaști, iar acest lucru se reflectă în media mare de 9:35 acordată acestor aparate de către proprietari.

Șapte ambarcațiuni aveau emițătoare SSB la bord, iar acestea au primit o notă medie de 5-6. Radiourile SSB funcționează pe o gamă largă de frecvențe diferite de cele operate de amatori. Aceste aparate costă mult mai mult decât aparatele standard de amatori și consumă, de asemenea, mai multă energie, două motive întemeiate care le limitează atractivitatea pentru ambarcațiunile de croazieră obișnuite. Utilizarea lor în caz de urgență este principalul motiv pentru care majoritatea oamenilor își echipează ambarcațiunile cu un radio; totuși, mai mulți comandanți care dețineau ambele tipuri de radiouri s-au plâns că pe suprafețe mari ale oceanului nimeni nu părea să mai asculte frecvența de urgență 2-182 MHz, în timp ce un apel de urgență pe una dintre frecvențele amatorilor nu reușea niciodată să obțină un răspuns.

În prezent, există numeroase rețele maritime de amatori în funcțiune în întreaga lume, care urmăresc ambarcațiunile aflate în trecere, le furnizează cele mai recente informații meteo și asigură o legătură cu lumea exterioară în caz de urgență. Navigația cu motor a preluat controlul asupra undelor radio, iar un număr tot mai mare de ambarcațiuni de croazieră mențin acum legătura prin intermediul benzilor de unde pentru amatori. Asociația de Croaziere Seven Seas, un club internațional al călătorilor, publică o listă actualizată a principalelor rețele maritime. Aceasta poate fi obținută contra unei mici taxe de la SSCA, P.O. Box 2190, Covington, Louisiana 70434, SUA.

Radioamatoristul devine rapid cel mai bun prieten al iahtului pe mare, în timp ce Al Huso de pe *Potpourri* a mers până la a descrie un aparat de radioamator ca fiind cea mai bună măsură de siguranță pe o ambarcațiune. Din păcate, obținerea unei licențe pentru o unitate mobilă este încă dificilă în

mai multe țări. Mai mulți comandanți de nave au considerat că ar trebui să i se permită să transporte la bord un aparat de radioamator, cu condiția ca acesta să fie utilizat doar în situații de urgență reale, și că o licență de bază ar trebui acceptată într-un astfel de caz. Unele țări mai mici emit licențe de radioamator pentru nerezidenți contra unei taxe minime, ajutându-i pe cei care încearcă să ocolească reglementările greoaie și învechite din propriile țări, dar care doresc totuși să păstreze o aparență de legalitate.

Situația celor doisprezece circumnavigatori reflectă cu exactitate modul în care lucrurile evoluează în lumea radio pe ambarcațiunile de croazieră. Două ambarcațiuni nu aveau deloc echipament radio, nouă ambarcațiuni aveau radiotelefoane VHF, deși unele dintre acestea erau folosite foarte puțin. Două ambarcațiuni aveau și transmițătoare-receptoare SSB, care au fost folosite și mai puțin, în timp ce, pe de altă parte, cei cinci operatori radioamatori și-au folosit pe scară largă echipamentul. Toți cei cinci amatori au ținut legătura cu amatorii de pe alte ambarcațiuni, în timp ce trei dintre ei au menținut, de asemenea, programe regulate cu stațiile terestre.

NAVIGARE

Amploarea studiului nu mi-a permis să investighez fiecare instrument de navigație în parte, așa că i-am rugat pe căpitani doar să numească instrumentele lor cele mai utile și cele mai puțin utile. A fost o mare surpriză să aud răspunsurile la întrebarea „Ce considerați a fi cel mai util instrument de navigație în afară de busolă?”, deoarece doar 70% au menționat prietenul loial al navigatorului, sextantul. Restul au variat între *log* (16%), sondă adâncime (8%), radar și Omega. Poate că această ordine de priorități a însemnat că cei 30% care nu păreau să aibă prea multă nevoie de sextantul lor au preferat să navigheze prin navigare estimată. Numărul mare de naufragii din Pacific cauzate de navigație eronată ar putea confirma această presupunere. Cel puțin un căpitan nu a ezitat deloc să-și prezinte desfăcătorul de sticle drept cel mai util instrument al său! Cât despre întrebarea referitoare la „cel mai puțin util instrument”, doi căpitani au răspuns fără ezitare „soția mea”, doamnele în cauză fiind prezente în ambele ocazii. Lăsând la o parte problemele conjugale, RDF a ieșit foarte slab la această secțiune, poate din cauza lipsei de balize utile în Pacific. Indicatorii de viteză a vântului și o mulțime de alte instrumente și gadgeturi electronice

au fost evaluate la fel de prost. Mai mulți radioamatori pasionați și-au enumerat setul SSB ca fiind cel mai puțin util instrument.

Reclamațiile legate de lipsa generală de fiabilitate a instrumentelor electronice veneau adesea de la căpitani care știau despre aceste lucruri, cum ar fi Royal McInnes, care mi-a spus cu amărăciune: „Dacă voi mai echipa vreodată o barcă, pentru fiecare echipament electronic, aș încerca să instalez echivalentul său mecanic”. Mă întrebam doar cum spera Mac, un fost expert în electronică de la McDonnel Douglas Aircraft Corporation, să găsească o rezervă mecanică pentru cele opt radiouri pe care le avea la bord. Poate folosind un megafon extra-mare.

Problema principală este că omul obișnuit nu are nicio idee despre cum să-și repare echipamentul electronic dacă acesta se defectează. Dacă are noroc, va da peste Dana Crumb, a cărui barcă *Whistler* este bine dotată cu echipamente electronice, toate în stare de funcționare. Dana, o expertă în informatică pensionară de la IBM, nu numai că ajută la repararea echipamentelor prietenilor, dar readuce la viață motoarele și generatoarele de pe insule îndepărtate și chiar a ajutat la restabilirea comunicațiilor telefonice care se întrerupseseră într-o parte din Papua Noua Guinee.

Radioul amator a câștigat o popularitate enormă printre cei care călătoresc în croazieră. Progresele în domeniul electronicii au adus echipamentele mici și compacte la îndemâna

majorității oamenilor. Dana Crumb de pe *Whistler* menține legătura regulată cu mulți prieteni de croazieră.

Autodirecție

Întrucât toate ambarcațiunile studiate navigaseră distanțe considerabile în largul mării, a fost surprinzător faptul că șase dintre ele nu aveau nici echipament de autodirecție, nici piloți automați. Dintre cele 56 de ambarcațiuni rămase, 42 (68%) aveau un fel de autodirecție cu giruetă, în timp ce 27 de ambarcațiuni (44%) aveau pilot automat. Paisprezece ambarcațiuni aveau atât autodirecție, cât și pilot automat, de unde și discrepanța procentuală. Din numărul total de dispozitive de autodirecție, 29 erau fabricate comercial și au fost evaluate mai sus (evaluare medie 8) decât cele 13 fabricate artizanal (evaluare 6,7), deși echipamentele fabricate artizanal au primit note mai mari atunci când au fost copiate după modele dovedite. În general, modelele bine încercate și dovedite au primit note mai mari din partea proprietarilor lor. Cel mai frecvent utilizat echipament (7) a fost Aries, fabricat în Marea Britanie, care a primit o evaluare medie de 9,86. Dintre cele cinci trimarane studiate, trei aveau autodirecție, iar comandanții lor au fost mulțumiți de performanța lor, acordându-le o evaluare medie de 8.

Toate cele doisprezece circumnavigatoare, pe care le-am inspectat ulterior, aveau dispozitive de autodirecție. Din nou, Aries a fost cea mai populară marcă (5 ambarcațiuni), urmată de Windpilot (3 ambarcațiuni). Doar două dintre cele doisprezece au plecat de acasă cu pilot automat, deși alte două le-au adăugat pe parcurs.

Evaluarea meritelor unui anumit tip de dispozitiv de autoghidare este o chestiune foarte subiectivă, deoarece atât de multe depind nu doar de echipamentul în sine, ci și de caracteristicile de navigație și manevrabilitate ale bărcii în cauză, precum și de priceperea skipperului în a-și regla și echilibra perfect barca. Cele mai bune rezultate au fost obținute de cei care au putut monta un *trim tab* pe cârma principală. Dispozitivele care incorporau o servolamă s-au descurcat mult mai bine decât cele independente, care s-au dovedit adesea subdimensionate în condițiile de navigație agitată întâlnite pe unele traversade oceanice lungi.

Deoarece dispozitivele de autodirecție sunt o caracteristică atât de esențială pentru orice ambarcațiune de croazieră pe distanțe lungi, le-am făcut ulterior

subiectul unui studiu separat. Într-un eșantion de 50 de ambarcațiuni de croazieră, 36 aveau mecanisme de autodirecție, dintre care 9 erau de fabricație proprie, restul de 27 fiind modele standard. Ca și în studiul anterior, cel mai mare număr dintre aceste mecanisme (12) au fost fabricate de Aries, iar alte două aveau mecanisme Monitor, un design american, aproape identic cu cel al modelului Aries. Celelalte 13 au fost împărțite între 10 mărci diferite, astfel încât o comparație între diferitele mărci era impracticabilă. Hydrovane a fost un alt mecanism fabricat în Marea Britanie, de asemenea lăudat de cei doi proprietari ai săi, dintre care unul era un navigator de unul singur care a folosit mecanismul chiar și pentru a ieși din port. Sailomat, fabricat în Suedia, a obținut, de asemenea, scoruri mari la toate aspectele navigației, singurul său dezavantaj fiind prețul foarte ridicat, în timp ce, în cazul modelului Plastimo, fabricat în Franța, mai ieftin, proprietarul său și-ar fi dorit ca producătorii s ă fi făcut-o cu 25% mai mare și mai

Circumnavigatorul Herbert Gieseking, de pe *Lou IV*, a acordat calificativul maxim dispozitivului său de autoghidare Windpilot.

rezistentă. În total, cele 36 de viteze au fost utilizate în medie pe o distanță de 16.200 de mile pe barcă, doi ani fiind durata medie de utilizare, deoarece

mai multe ambarcațiuni aveau montate doar echipamente de autodirecție *după* începutul călătoriilor lor.

Ca și în studiul din Suva, echipamentele construite manual au primit un scor mai mic, de 7,6, decât echipamentele construite comercial, de 91, acest scor fiind atât pentru rezistență, cât și pentru fiabilitate. Rezistența structurală a echipamentului a fost un factor esențial menționat de mai mulți căpitani, care au sugerat, de asemenea, altor călători să țină cont de acest punct important, în special de cei care plănuiesc călătorii mai lungi. Având în vedere defecțiunile frecvente și performanțele mai slabe ale echipamentelor construite manual, sunt tentat să fiu de acord cu Jay Becker de pe *Jocelyn,* care i-a sfătuit pe cei care se gândesc să instaleze un dispozitiv de autodirecție pe ambarcațiunile lor: „Ieșiți și cumpărați cel mai puternic și mai bun echipament potrivit pentru barca voastră. Nu vă jucați cu lucruri făcute de voi înșivă, altfel veți regreta mai târziu, când va conta cu adevărat.”

Skipperii au evaluat și performanța dispozitivelor lor în diferite situații de navigație, dar din aceste date nu a rezultat niciun tipar clar, deoarece succesul unui anumit dispozitiv depinde nu doar de calitatea lui intrinsecă, ci și de caracteristicile de navigație și de guvernare ale bărcii în cauză.

Pupa funcțională a unei ambarcațiuni de 36 ft, cu capete duble (double-ended), oferă nu doar protecție pentru dispozitivul de autoghidare Sailomat, ci și spațiu de depozitare pentru alte echipamente.

Așa cum era de așteptat, toate trenurile de aterizare s-au comportat bine atunci când ambarcațiunile erau la vânt la limită, în timp ce evaluările lor au diferit foarte mult atunci când erau la întindere largă sau la navigare. Invariabil, ambarcațiunile care funcționau cu brațe duble și-au evaluat trenurile de aterizare automată mai mult decât atunci când funcționau cu alte vele.

Printre cele nouăsprezece angrenaje care se bazau pe o *servopală* pentru a oferi o forță suplimentară, pe unsprezece ambarcațiuni, parâmele erau conduse de la paletă la cârmă, în timp ce pe celelalte opt ambarcațiuni, volanul era echipat cu un tambur special pentru a prelua parâmele cu autodirecție. Ultima configurație a fost în general satisfăcătoare, dar în câteva cazuri, căpitanii au menționat că ambarcațiunile lor păreau mai lente în a răspunde și, din acest motiv, trei căpitani de ambarcațiuni cu direcție la roată aveau montate cârme auxiliare pentru a prelua parâmele cu autodirecție. Tamburii roților montați pe sistemele de direcție acționate mecanic au dat în mod constant rezultate mai bune decât cei montați pe cele hidraulice.

Din cauza utilizării intense la care au fost supuse mecanismele de ambarcațiune, mai multe dintre modelele standard au trebuit să fie întărite sau ușor modificate. Aproape jumătate dintre mecanisme s-au rupt la un moment dat, deși în majoritatea cazurilor au putut fi reparate imediat. Mai mulți comandanți au recunoscut că rupturile au fost probabil rezultatul unei întrețineri deficitare, care nu a fost întotdeauna vina utilizatorilor. Unii producători ignoră acest aspect și oferă puține sau deloc sfaturi cu privire la îngrijirea și întreținerea adecvată a mecanismelor de ambarcațiune. Un alt punct ridicat de comandanți a fost dezavantajul de a avea cârma auxiliară sau servopala permanent în apă, deoarece nu toate mărcile au o modalitate de a le ridica atunci când nu sunt utilizate. Mai ales la ancoră, astfel de mecanisme erau în pericol de a fi lovite și deteriorate de șalupă sau erau pur

și simplu zgomotoase, în timp ce pala de lemn a unui Mark II fusese atacată de viermi *teredo* în timpul imersiunii sale permanente.

Aproape niciunul dintre trenuri de aterizare nu s-a comportat bine pe vânt slab, iar mai mulți comandanți au subliniat că, în cazul majorității trenurilor de aterizare, nu există un răspuns simplu la această întrebare: fie trebuie să se conducă manual, fie să se opteze pentru un pilot automat. Acesta este probabil motivul pentru care un număr tot mai mare de ambarcațiuni de croazieră își dublează capacitățile de autodirecție, echipându-se cu un pilot automat, precum și cu un tren de aterizare mecanic cu autodirecție.

Echipament de ancorare

Întrucât facilitățile de andocare din afara Europei și Americii de Nord sunt extrem de limitate, ambarcațiunile incluse în studiu și-au petrecut cea mai mare parte a timpului în port, la ancoră. Prin urmare, echipamentul de ancorare a fost un alt punct important de discuție. Majoritatea ambarcațiunilor (85%) au folosit doar lanț cu ancora principală; nouă ambarcațiuni au folosit lanț și parâme. Pentru a se califica drept „doar lanț”, ambarcațiunea în cauză trebuia să aibă la bord cel puțin 30 de metri de lanț, deși am constatat că majoritatea ambarcațiunilor transportau dublul acestei cantități sau chiar mai mult. În ceea ce privește rezistența lanțului, am constatat că toate ambarcațiunile cu o lungime sub 10,6 metri au folosit un lanț de 0,8 cm, în timp ce majoritatea ambarcațiunilor cu o lungime cuprinsă între 10,6 și 13,6 metri au folosit un lanț de 1 cm, iar ambarcațiunile mai mari au fost și mai grele.

Pentru o croazieră extinsă, lanțul pare să aibă mai multe avantaje față de parâmă, nu în ultimul rând fiind durabilitatea sa mai bună. Utilizarea unui vinci puternic și fiabil a fost recomandată de mulți, iar în cazul unor echipaje mai în vârstă, investiția într-un vinci electric a fost înțeleaptă.

În ceea ce privește tipul de ancoră utilizat, 49 de ambarcațiuni (79%) au preferat o ancoră CQR ca ancoră principală, acordând acestui tip de ancoră o notă medie de 9,1. Cele unsprezece ambarcațiuni care au folosit ancore Danforth ca ancoră principală au evaluat puterea de prindere la 8,8, deși am constatat că ancorele Danforth utilizate erau adesea mult mai grele decât se recomandă în general pentru dimensiunea ambarcațiunii în cauză; două ancore aveau peste 200 de livre. Deseori am constatat că ancorele CQR erau,

de asemenea, mai grele decât se consideră în mod obișnuit necesar. Călătorii pe distanțe lungi care ancorează în ancoraje necunoscute vor evident să doarmă bine noaptea. De asemenea, am constatat că toate ambarcațiunile aveau cel puțin o ancoră de rezervă cu o greutate suficientă pentru a fi utilizată ca ancoră principală în caz de urgență.

Calculând raportul dintre greutatea ancorei în livre și lungimea bărcii în picioare pentru fiecare barcă și apoi echilibrând rezultatele, am ajuns la cifra medie de 1,17 (de exemplu, o barcă de 30 de picioare, o ancoră de 15,8 kg). A fost indicată o regulă aproximativă de o livră de ancoră pentru fiecare picior de lungime a bărcii.

Ambarcațiuni auxiliare

Loialitățile au fost împărțite destul de egal între bărcile gonflabile rigide (lemn sau fibră de sticlă) și cele gonflabile. Le-am cerut căpitanilor să își evalueze bărcile gonflabile din punctul de vedere al unui iaht cu șa. Cele 43 de bărci gonflabile rigide au primit o notă medie de 8,6, spre deosebire de nota de 7,8 acordată celor 40 de bărci gonflabile. (Mai multe bărci aveau mai multe, multe bărci mai mari transportând atât o bărci gonflabile rigidă, cât și o bărci gonflabile.) Bărcile mai mici au fost adesea forțate să aleagă o singură bărci gonflabilă din cauza problemei de spațiu.

Deși multe dintre ambarcațiuni aveau mai mult de o barcă gonflabilă la bord, doar 40 din cele 62 de ambarcațiuni analizate aveau o plută de salvare gonflabilă disponibilă, căpitanii rămași susținând că au alte aranjamente în caz de urgență. A fost interesant de observat că toate ambarcațiunile europene aveau plute de salvare, cu excepția unui francez care a jurat că nu-și va abandona niciodată barca de oțel, ci că se va scufunda cu ea dacă va fi nevoie. De fapt, patru căpitani mi-au spus că nu aveau nicio intenție să-și abandoneze ambarcațiunile. Dintre restul, zece își luaseră măsuri pentru a-și folosi bărcile gonflabile, șapte menținându-le umflate permanent pe punte, în timp ce celelalte trei le aveau echipate cu butelii de CO_2 pentru umflare rapidă. Șase dintre cei care aveau bărci rigide, dar nu aveau plute de salvare, intenționau să le folosească în caz de dezastru, trei dintre bărcile auxiliare fiind prevăzute cu catarg și velă în acest scop. Alte două echipaje fără plută

de salvare s-au bazat pe canoe hawaiene cu vâsle pentru salvarea lor, care erau legate pe punte și puteau fi lansate cu ușurință la apă, dacă era necesar.

Proprietarii plutelor de salvare au fost generoși, permițând două locuri pe plută per membru al echipajului. Acest raport general de 2:1 avea cu siguranță sens, având în vedere spațiul restrâns din interiorul unei plute de salvare și timpul petrecut acolo înainte de a fi salvat. Se pare că a existat o tendință de a prefera o barcă de salvare manevrabilă în locul unei plute de salvare gonflabile. O barcă rigidă cu pânze, cu o flotabilitate suficientă pentru a o face nescufundabilă, era adesea considerată cel mai bun mijloc de a ajunge undeva dacă barca era abandonată. Acesta ar putea fi motivul pentru care mai multe companii producătoare de bărci de salvare gonflabile și plute de salvare au introdus acum mijloace de navigare cu acestea.

Concluzie

Pentru a abandona o barcă, însă, trebuie mai întâi să o ai și nu mi-a luat mult să-mi dau seama că, în majoritatea cazurilor, aspectul financiar era cel care determina tipul de barcă ales, mărimea buzunarului proprietarului fiind factorul crucial. S-ar putea să nu existe nici măcar o barcă de croazieră perfectă în adevăratul sens al cuvântului, deoarece cerințele individuale diferă atât de mult. Dacă s-ar putea încerca un consens din toate aceste sondaje, cel mai mulțumit căpitan ar părea a fi proprietarul unui cuter de oțel de aproximativ 10-12 metri lungime, echipat cu un motor de aproximativ un cal putere pe picior lungime de barcă. Probabil ar găti cu gaz butelie, ar avea un frigider acționat de un compresor mecanic și, de asemenea, un radio amator. La ancorare, ar folosi doar lanțul cu o ancoră de 18 kg. Instrumentele de bază, busola, sextantul și jurnalul de bord, par să satisfacă cerințele majorității navigatorilor, majoritatea echipamentelor electronice fiind în general considerate neesențiale și o chestiune de preferință personală. Sondajele au arătat, de asemenea, că, chiar dacă un anumit căpitan nu a plecat într-o călătorie cu astfel de idei, s-ar putea foarte bine să le fi adoptat după o croazieră lungă. Este o opinie împărtășită de Bruce MacDonald, al cărui motto personal este „Păstrați lucrurile simple” și care, la sfârșitul unei circumnavigații pe *Horizon* a dat acest sfat: „Nu cădea în capcana echipamentului. Nu ai nevoie de o barcă plină de electronice scumpe și alte

echipamente pentru a avea o călătorie sigură, confortabilă și plăcută. Stabilește-ți prioritățile. Determină de ce te poți lipsi.”

Odată ce aceste priorități sunt stabilite și presupunând că nu ai timpul, răbdarea sau banii necesari pentru a construi de la zero barca de croazieră la care visezi, ar trebui poate să urmezi sfatul lui Grant Neilson de pe *Iemanja.* „Cumpără o barcă care a navigat deja, deoarece majoritatea lucrurilor de care vei avea nevoie vor fi deja acolo, inclusiv multe piese de schimb.”

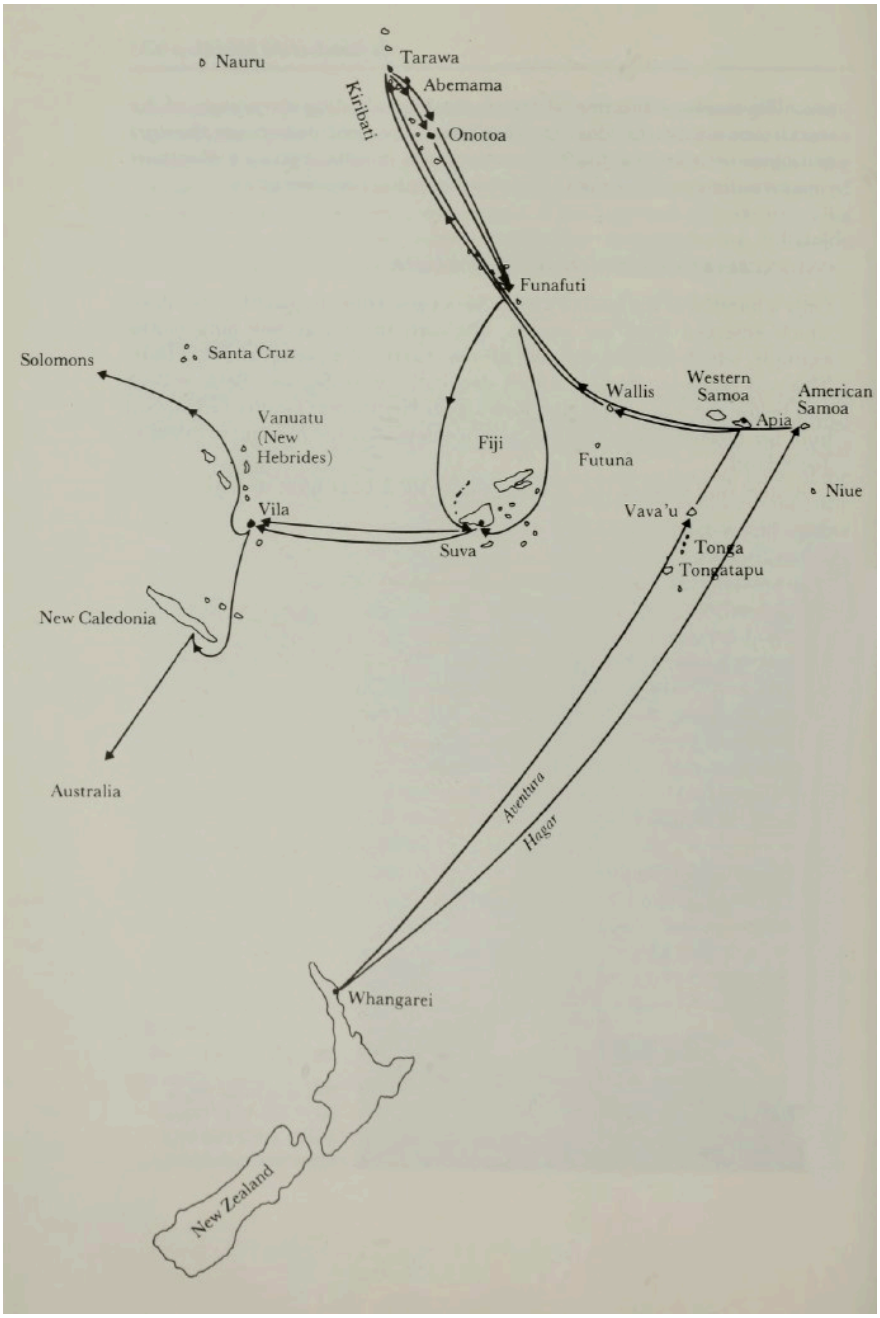
Indiferent de ambarcațiune și indiferent de echiparea ei, aceste studii mi-au confirmat convingerea că hotărârea de a pleca este cea care contează cel mai mult și că mulți oameni pornesc cu barca pe care o dețin întâmplător la momentul respectiv, ideală sau nu. Colecția pestriță de ambarcațiuni pe care le întâlnești navigând pe oceanele lumii poate să nu fie ambarcațiunile ideale pentru croazieră, dar proprietarii lor sunt cei care își continuă croaziera, nu doar visează sau vorbesc despre ea. Pentru aceste echipaje, visul de a naviga spre locuri îndepărtate a devenit realitate.

O BARCĂ EXCELENTĂ - *HÄGAR THE HORRIBLE*

Doar câteva dintre ambarcațiunile pe care le-am întâlnit în Suva s-au apropiat de idealurile care au rezultat din studiul meu, deși a existat un exemplu remarcabil, care a îndeplinit practic toate criteriile unei ambarcațiuni de croazieră perfecte. Aceasta a fost *Hägar the Horrible,* un cuter de oțel de 12 metri din Sydney. Atât pe punte, cât și sub punte, era simplu și funcțional. Proprietarul său, Gunter Gross, îl construise el însuși după un design ușor modificat de designerul australian Joe Adams.

O cocă din oțel părea alegerea evidentă pentru o barcă construită să navigheze pe larg prin apele presărate cu recife ale Pacificului de Sud. Calificările ridicate acordate metalului ca material de construcție reflectau încrederea asociată cu rezistența unei carene metalice. După cum știu prea bine toți cei care au navigat o anumită perioadă de timp în zonele de recif, oricât de atenți ar fi, mai devreme sau mai târziu se pot încurca cu niște capete de corali.

Cutterul din oțel *Hägar the Horrible* din Sydney, navigând din Port Vila, în Noile Hebride



„Harta C – Traseul croazierei *Aventura* în compania lui *Hägar the Horrible*.

Numai din acest punct de vedere, o carenă metalică are anumite avantaje față de alte materiale. Conștient fiind de neajunsurile oțelului, Gunter luase toate măsurile de precauție imaginabile în timpul construcției pentru a evita orice

locuri în care umezeala ar putea fi prinsă și ar putea provoca ruginirea. Întreaga cocă a fost ușor inspectată din interior prin podele detașabile și o mobilier modular ingenios fixat cu șuruburi. Oțelul a fost pregătit și vopsit corespunzător de la început.

Deși are un raport de aspect destul de ridicat, *Hägar* este ușor de manevrat datorită configurației sale cu trinchet, cu o velă de trinchet auto-reglabilă controlată de o ramă cu forfecă. Coca *multichine*[1] este ușor de pus în mișcare și s-a comportat bine pe toate pozițiile de navigație — lucru pe care îl știu prea bine, fiindcă eram lăsat mereu mult în urmă ori de câte ori *Hägar* și propria mea *Aventura* navigau împreună.

Gunter este un aventurier în adevăratul sens al cuvântului, lucru pe care l-a dovedit în ziua în care i-am menționat intenția mea de a naviga din Noua Zeelandă spre sărbătorile de independență din Tarawa, capitala insulei Gilbert. Petrecusem împreună sezonul cicloanelor în Whangarei și, deși Gunter plănuia să pornească din nou în curând spre Tahiti, și-a schimbat planurile pe loc, neînfricat de un ocol de peste 2.000 de mile doar pentru a se alătura festivităților.

Deși acum este australian, Gunter s-a născut în Germania și a studiat ca bucătar. Lucrând la Holland American Line, s-a convins că navigația era viața lui, așa că, datorită calificării sale excelente, a călătorit prin lume, încercând să strângă suficienți bani pentru a finanța barca visurilor sale. De la bărci charter în Caraibe la tabere de cherestea din Canada și administrând hoteluri elegante în Africa de Sud, în cele din urmă, ca bucătar la o mină de bauxită din Australia, Gunter a reușit să adune suficienți bani pentru a construi o cocă de oțel de 10 metri, pe care a echipat-o singur. Navigând pe reciful de corali, a descoperit curând că nu era o barcă perfectă pentru ape albastre, așa că a decis să se apuce să construiască barca perfectă cu propriile mâini. Doi ani de muncă asiduă au produs *Hägar the Horrible.*

Deși este un aventurier nomad, Gunter este un căpitan meticulos, iar barca sa este mereu în stare perfectă. Își întreține barca pe parcurs, nepermițând ca nicio sarcină să fie amânată prea mult timp. Șase ani de croazieră l-au purtat 48.000 de kilometri dus-întors de-a lungul Pacificului și și-a realizat visul de a face din navigație viața sa. Când are nevoie de mai mulți bani, se oprește să lucreze, dar în zilele noastre este mai probabil să-l găsești ca instalator de

cazan decât ca bucătar, deoarece a ajuns să-i placă să lucreze cu metalul ca mediu de lucru.

Gunter Gross menține întotdeauna *Hägar* în stare bună efectuând lucrări de întreținere pe măsură ce apar.

Deși de obicei are prieteni sau membri ai echipajului la bord, Gunter navighează *Hägar* singur, din când în când. Am fost cu siguranță impresionat de ușurința cu care se descurcă și, după ce am petrecut câteva luni în compania lui *Hägar*, barca primește cu siguranță votul meu ca una dintre cele mai apropiate de perfecțiune dintre ambarcațiunile de croazieră pe care le-am analizat.

CAPITOLUL DOI

A trăi la bord — aspectele practice și administrative

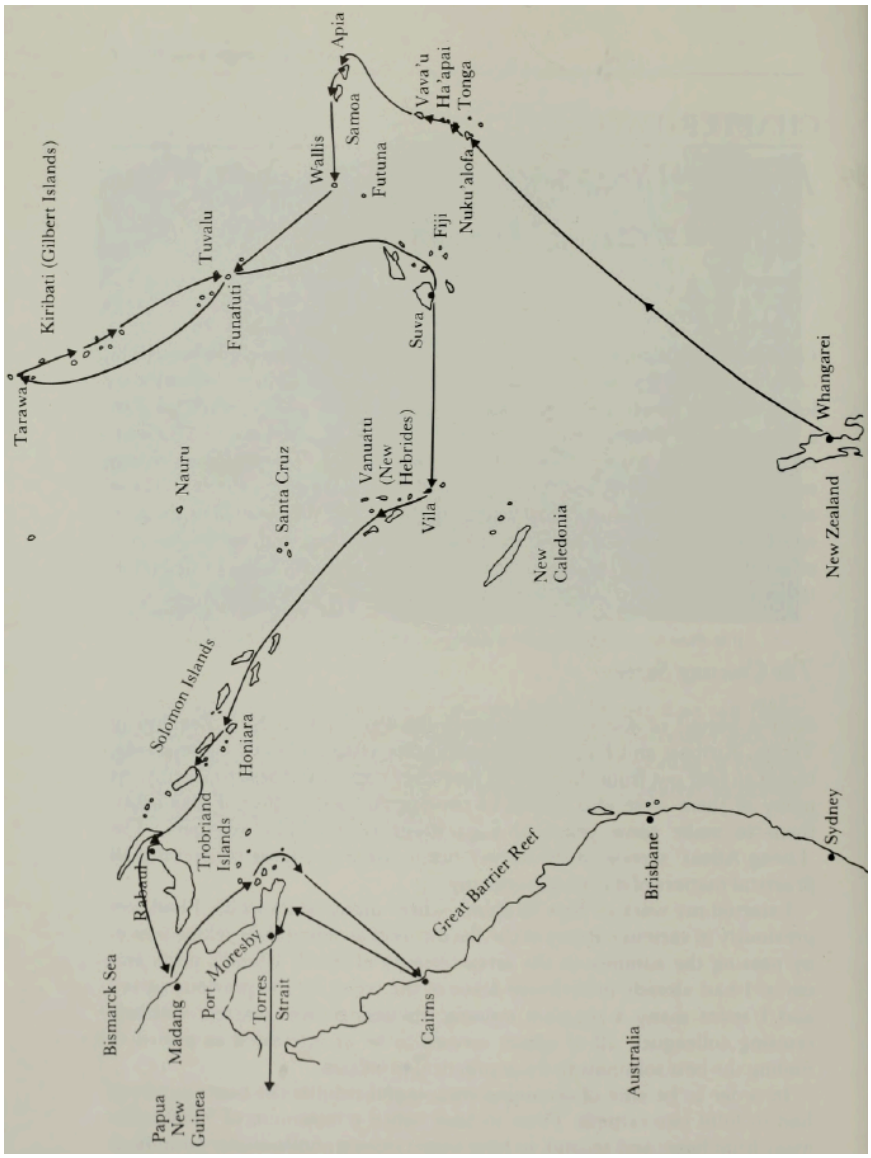
Odată ce o barcă este aleasă și echipată pentru o croazieră și s-au lăsat în urmă avantajele portului de origine, probleme de o natură complet nouă încep să apară la orizont. Fie că sunt experimentați sau neinițiați, fie că navighează cu buget redus sau cu mare stil, toți călătorii pe distanțe lungi trebuie să se ocupe de anumite aspecte practice, cum ar fi transferul de bani în străinătate, expedierea corespondenței, comandarea de piese de schimb și hărți nautice și o mulțime de alte probleme. Aceste aspecte sunt rareori menționate atunci când se vorbește despre frumusețea croazierelor pe ape albastre, totuși importanța lor nu poate fi subestimată, deoarece succesul multor croaziere poate fi subminat de lucruri aparent simple pentru care căpitanul nu a reușit să se pregătească.

Sondajul privind navigația de croazieră

Pe parcursul unui an de navigație în Pacific, din Noua Zeelandă până în Tonga, Kiribati și Fiji, am intervievat fiecare barcă de croazieră pe care am întâlnit-o, încercând să aflu de la echipajele lor cum fac față acestor probleme. Întrucât mulți dintre ei erau și marinari cu o experiență considerabilă, le-am cerut și să ofere câteva sugestii practice potențialilor călători. Secțiunea „Viața pe linia de plutire” a sondajului a cuprins șaizeci de întrebări privind toate aspectele practice ale croazierelor de zi cu zi.

Mi-am început munca în Noua Zeelandă, unde multe ambarcațiuni pe care le întâlnisem anterior în diverse colțuri ale Pacificului evitau sezonul cicloanelor petrecând vara în frumusețea senină a porturilor și golfurilor din Insula de Nord. Intervievasem deja unii dintre echipaje pentru studiul meu anterior și am petrecut multe seri plăcute discutând aceste aspecte cu colegii mei de croazieră, toți părând la fel de interesați ca și mine de găsirea celor mai bune soluții la aceste probleme practice.

Pentru a fi siguri că obțin rezultate semnificative, ambarcațiunile studiate trebuiau să îndeplinească două criterii. În primul rând, să fi navigat la o distanță de cel puțin 5.000 de mile de bază; și în al doilea rând, să fi navigat continuu timp de cel puțin un an. Pe măsură ce colectarea datelor mele a progresat, mi-am putut permite să devin mai selectiv, încercând ori de câte ori este posibil să vorbească cu unii dintre călătorii pe termen lung, pentru care croaziera este într-adevăr un mod de viață.



Harta D – Traseul *Aventura* în timpul colectării datelor pentru Sondajul de Croazieră.

Cele 50 de ambarcațiuni incluse în studiu au parcurs un total de 1.190.000 de mile în croazierele lor actuale, adică o medie de 23.800 de mile pe ambarcațiune, ceea ce este mai mult decât circumferința Pământului. De fapt, kilometrajul ar fi fost mult mai mare dacă aș fi inclus în calculul meu numărul total de mile parcurse de ambarcațiunea sau căpitanul în cauză. Câțiva dintre aceștia navigaseră deja mult mai multe mile în lungile lor cariere de navigatori, precum soții Hiscock pe diferitele *Wanderer*, familia Gieseking pe *Lou I, II* și *III*, familia Calme pe *Karak* și mulți alții. Merry Maiden și Diogenes se aflau la a doua lor circumnavigație, în timp ce *Fortuna* și *Gambol* tocmai își încheiaseră circumnavigațiile în Fiji.

Printre marinarii mai experimentați intervievați s-au numărat Georges și Hélène Calmé de pe *Karak.*

Au fost, de asemenea, doi membri recenți ai echipei Cape Horn în acest lot select, *Shangri-La,* pretinzând că este primul catamaran care a făcut o trecere de la est la vest și *Tehani III.* Jan Swerts, navigatorului belgian solitar de pe *Tehani III,* a fost, din păcate, singurul căpitan pe care nu l-am putut intervieva pe propria lui barcă, deoarece o pierduse recent pe un recif din periculoasa Grupă Estică a Fiji.

În ciuda varietății de ambarcațiuni și oameni întâlniți, o barcă de croazieră tipică s-a dovedit a fi surprinzător de similară cu rezultatele studiului pe care l-am efectuat cu un an înainte în Suva, având o lungime de 11,6 metri și un echipaj mediu de 2,4 persoane. Navigând aproximativ 6.000 de mile pe an,

timpul mediu petrecut în croaziera actuală a fost de patru ani. Din totalul de 50 de ambarcațiuni, 38 de ambarcațiuni aveau echipajul unui cuplu, fie singur, fie, în opt cazuri, însoțit de copiii lor.

Finanțe

Aspectul financiar al croazierelor în jurul lumii este, fără îndoială, unul dintre cei mai importanți factori de luat în considerare înainte de a pleca la drum. Din păcate, în epoca actuală a inflației permanente, finanțele continuă să fie singura problemă care îngrijorează majoritatea călătorilor, iar lipsa finanțării este un motiv major pentru oprirea unei croaziere. Deși cunoșteam destul de bine o serie de echipaje, am fost mulțumit că, din numărul total de membri ai echipajului intervievați, doar un singur echipaj a refuzat să-mi ofere cifre exacte, susținând că nici măcar nu încercaseră niciodată să calculeze costul aproximativ al unei croaziere. Celelalte 49 de echipaje au putut să-mi ofere detalii precise despre bugetul, cheltuielile, sursele de venit *etc.* O analiză statistică simplă bazată pe aceste cifre a fost apoi posibilă.

Întrucât dolarul american continuă să fie moneda internațională cea mai utilizată, am convertit toate costurile exprimate în alte valute în dolari. De asemenea, întrucât datele au fost colectate de-a lungul unei perioade de timp și ar fi putut fi mult depășite până la momentul apariției lor în tipar, am mărit cifrele cu 122% pe an, aducând astfel toate costurile la nivelul din 1983. Consider că prin aplicarea unei rate anuale a inflației mondiale de 12% la aceste cifre, marja de eroare a fost redusă la minimum.

CHELTUIELI DE CROAZIERĂ

La întrebarea crucială despre cât cheltuiau oamenii într-un an de croazieră, am primit o gamă largă de cifre, de la 82.000 la 822.000 de dolari pe barcă pe an, ambele ambarcațiuni având un echipaj de două persoane. Astfel de extreme erau însă rare, majoritatea cifrelor citate de celelalte echipaje fiind grupate semnificativ în jurul mediei. Pentru a ține cont de numărul diferit de membri ai echipajului, am calculat costul mediu anual per membru al echipajului, considerând copiii sub zece ani ca jumătate, iar pe cei peste zece ani ca întreg. Acest lucru a dus la un cost mediu anual al croazierei de 82.947 de dolari pe persoană. Printr-o metodă de calcul diferită, aceea de a găsi mai întâi costul mediu pe persoană pe barcă și apoi de a calcula media

acestor rezultate, am ajuns la o cifră de 83.406 dolari pe persoană pe an. Cele două rezultate sunt destul de apropiate de costul anual per membru al echipajului de 3.000 de dolari, pe care îl consider o sumă destul de adecvată, permițând cuiva să navigheze și să trăiască confortabil la prețurile actuale, cu condiția ca întreținerea ambarcațiunii să nu înghită prea mult din acești bani. Cifrele citate de fiecare echipaj includeau toate cheltuielile de trai, costurile de întreținere și reparații, chiar și cumpărarea de suveniruri, dar nu includeau primele de asigurare, care puteau ajunge până la 2.000 de dolari pe an pentru ambarcațiunile care navigau în zone considerate de companiile de asigurări ca fiind cu risc ridicat.

Doi ani mai târziu, când am efectuat un sondaj în rândul a doisprezece circumnavigatori, aceste cifre au fost confirmate de noile descoperiri. Deși costul total al unei călătorii în jurul lumii a variat foarte mult, de la un minim de 8.000 de dolari la un maxim de 43.000 de dolari, ambele călătorii durând trei ani, costul mediu per circumnavigație s-a ridicat la 24.500 de dolari. Întrucât durata medie a acestor călătorii a fost de trei ani și nouă luni, costul per barcă pe an s-a ridicat la 6.500 de dolari. Cu un echipaj mediu de doi oameni, această cifră se apropie foarte mult de cea citată mai sus, de aproximativ 3.000 de dolari de persoană pe an. Din nou, aceste costuri au inclus toate cheltuielile de trai, întreținere și reparații, cu excepția unui caz în care s-au cheltuit 15.000 de dolari în plus pentru o renovare majoră a unei ambarcațiuni mai vechi din lemn. Câteva echipaje cheltuiseră, de asemenea, sume suplimentare pe zboruri regulate spre casă pentru a-și vizita familiile, care nu sunt incluse în calcul. Deși s-ar fi așteptat ca, cu cât o călătorie este mai lungă, cu atât costul să fie mai mare, acest lucru nu a fost cazul. De fapt, una dintre cele mai lungi călătorii a costat cel mai puțin, echipajul descurcându-se cu un buget de 200 de dolari pe lună. Aceasta a fost cea mai mică cheltuială dintre cei doisprezece circumnavigatori.

Nu numai că prețul motorinei crește continuu, dar în multe țări este adesea murdară și trebuie filtrată cu atenție. Bill Stocks de pe *Kleena Kleene II* a plecat de acasă cu un filtru special conceput, care separă atât murdăria, cât și apa din combustibil.

Deși cifrele de mai sus au doar rol orientativ, aș dori să subliniez câteva aspecte în beneficiul celor care iau bugetul în serios. Inflația galopantă din ultimii ani a afectat majoritatea țărilor lumii, dar viața continuă să fie foarte rezonabilă conform standardelor occidentale în majoritatea națiunilor în curs de dezvoltare. Pe de altă parte, există câteva locuri care pot epuiza rapid resursele celor neatenți, cum ar fi Tahiti, iar acestea sunt locuri care ar trebui tratate cu grijă de către cei cu un buget restrâns. Un alt factor de care trebuie ținut cont atunci când se planifică un buget este creșterea continuă a prețului combustibilului. De asemenea, deoarece unele dintre țările în curs de dezvoltare se confruntă cu probleme cu exporturile lor și adesea au lipsă de valută străină, combustibilul devine dificil de obținut în unele locuri și, uneori, este chiar indisponibil pentru străini. Un alt element care poate crește considerabil cheltuielile este costul călătoriilor în interiorul țării în locurile vizitate.

BUGETARE

Valorile materiale și obsesia pentru bani, care caracterizează societatea occidentală, au fost adesea printre principalele motive pentru care unii dintre marinarii pe care i-am întâlnit în călătoriile mele prin lume au plecat pentru o viață pe mare. Acesta a fost probabil motivul pentru care mai mult de jumătate dintre cei intervievați (28) nu aveau deloc un buget, ci doar urmăreau cheltuielile într-un mod vag. Cu toate acestea, practic toți căpitanii, sau mai des soțiile lor, au putut să-mi coteze costul exact al călătoriilor lor.

Georges Calm de pe *Karak* a reiterat principiul tradițional francez al bunei gospodării atunci când a spus: „Încercăm să trăim sub venitul nostru, așa cum am făcut-o întotdeauna, ceea ce înseamnă că încercăm să economisim tot timpul și, în acest fel, să ne descurcăm.”

Persoanele care aveau un buget adecvat erau, în general, cele care se bazau pe un venit lunar fix, fie din pensii, investiții sau economii. Paisprezece ambarcațiuni operau un buget lunar, care trebuia să acopere toate cheltuielile. Alte două ambarcațiuni aveau un buget fix doar pentru mâncare și am constatat că doar șase ambarcațiuni aveau un buget anual detaliat, cu alocații pentru cheltuieli de trai, întreținerea ambarcațiunii, primele de asigurare *etc.* Cele paisprezece ambarcațiuni care operau un buget lunar îl menținеau la o medie de 512,50 USD pe lună, adică 6.150 USD pe an. Ca și în exemplele anterioare, am aplicat o ajustare de 122% pe an la cifrele citate de cei intervievați, astfel încât să aduc costurile cât mai mult posibil la nivelul din 1983. Întrucât toate aceste ambarcațiuni care operau un buget lunar aveau un echipaj mediu de două persoane, costul pe persoană a fost foarte apropiat de cifra medie de 3.000 USD pe persoană pe an, indicată anterior.

În ceea ce privește întreținerea ambarcațiunilor, doar cinci căpitani au păstrat un buget separat, exclusiv pentru acest scop.

Nu este surprinzător că unul dintre puținii căpitani care au ținut un buget detaliat a fost contabilul Roger Morgan, al cărui companion de croazieră *Fawn of Chichester* a fost Alice Simpson.

Alocația medie pentru reparații și întreținere a variat de la 25% la 50% din cheltuielile bugetului general și, în mai multe cazuri, mi s-a spus că o înlocuire capitală, cum ar fi o barcă nouă sau vele, trebuia, de asemenea, să fie acoperită din această alocație. Mai mulți căpitani care nu aveau un buget special de întreținere s-au plâns că întreținerea ambarcațiunilor lor înghițea mai mult de jumătate din costul anual de croazieră. Acest lucru a fost valabil mai ales în cazul mai multor ambarcațiuni mai vechi din lemn, care necesitau atenție continuă, dar unele dintre cele mai mari ambarcațiuni din studiu, fabricate din alte materiale decât lemnul, erau la fel de greu și costisitor de întreținut.

Mai mulți proprietari mi-au spus că își propun să-și mențină barca în stare perfectă, ca modalitate de a-și proteja investiția de capital. Albert Fletcher de pe *Duen* a dus o luptă continuă pentru a-și menține vasul de pescuit tradițional norvegian în cea mai bună stare posibilă, dar nu părea descurajat de sarcină uriașă.

„Barca mănâncă banii, nevoile noastre personale nu se compară cu ceea ce înghite barca. Atâta timp cât putem menține barca în funcțiune, o vom

păstra, altfel am prefera să o vindem. Multe bărci sunt neglijate după ce trece prima euforie. Am văzut asta întâmplându-se de nenumărate ori. Ne protejăm investiția și viețile menținând barca în cea mai bună stare. O barcă ar trebui să fie întotdeauna în stare de navigabilitate."

SURSE DE VENIT

Întrucât vârstele diferă la fel de mult ca resursele financiare ale echipajelor, le-am subdivizat în grupe de vârstă, ceea ce mi-a permis nu doar să investighez costurile mai îndeaproape, ci și să analizez sursele lor de venit. În unele cazuri în care echipajul se încadra în grupe de vârstă diferite, am inclus barca sub vârsta căpitanului, mai ales că în unele cazuri doamnele au optat pentru o grupă de vârstă mai mică, dacă se aflau aproape de limita de vârstă! Așa cum era de așteptat, cea mai tânără grupă de vârstă a cheltuit cei mai puțini bani. Cele șase echipaje care au reușit să facă față cu mai puțin de 1.400 de dolari de persoană pe an, au recunoscut că au avut adesea o perioadă dificilă. Acesta a fost, de asemenea, singurul grup care a inclus ambarcațiuni care plecaseră de acasă practic fără nicio economie. În unele locuri pe drum, unde existau locuri de muncă disponibile, aceste echipaje au fost nevoite să se oprească și să lucreze pentru a-și finanța continuarea călătoriei.

TABELUL 5.Rezultatele chestionarului privind sursa de venit. Sondaj privind croazierele.

Vârstă	Număr de bărci	Cost mediu pe persoană pe an	Sursă de venit				
			doar economii	economii și muncă ocazională	pensie și/sau investiții	nicio economie nu trebuie să funcționeze pe parcurs	charter
sub 30 de ani	6	$1.383		2		3	1
30-40	24	$3.344	16	7	1		
40-50	8	$4.654	3	5			
50-60	9	$3.406	6		3		
peste 60 de ani	3	$4.062		1	2		

Total	50		25	15	6	3	1

Privind tabelul, se pare că grupul cel mai prosper a fost cel din grupa de vârstă 40-50 de ani, dar, deoarece acest grup a inclus și unele dintre echipajele cu ambarcațiuni mai mari, care au menționat în mod specific facturi mult mai mari pentru întreținere și combustibil, cifrele medii tind să dea o impresie greșită. În practică, am constatat că, în termeni reali, echipajele cu mai mulți bani de cheltuit erau cele din grupa de vârstă 30-40 de ani, care, în general, au menținut dimensiunea ambarcațiunilor lor în concordanță cu vârsta lor, adică între 30-40 de picioare, putând astfel să-și cheltuiască banii pe alte lucruri decât facturile pentru întreținere și combustibil.

Herb Payson, spiritualul skipper al lui *Sea Foam,* a rezumat sentimentele multor oameni când a spus: „Cel mai mare impediment în calea unei croaziere este să nu ai suficienți bani, apoi să renunți la lucruri... Îți ia toată plăcerea, lipsa banilor, lipsa fondurilor pentru a efectua reparații de către specialiști atunci când este necesar. Călătoria nu ar trebui subcapitalizată."

Soția lui Herb, Nancy, care ascultase în liniște conversația noastră, a adăugat propriul ei sfat pentru cei care intenționează să călătorească: „Totuși, mai bine să o faci cu un buget redus decât deloc".

Din câte mi s-a spus, se pare că exact jumătate din echipaje și-au finanțat călătoriile în întregime din economii. Alte 15 echipaje au depus eforturi ocazionale pentru a-și completa fondurile, fie pentru a-și prelungi croaziera, fie pentru a oferi confort suplimentar. Unul dintre căpitani își finanța croaziera în jurul lumii în întregime prin închiriere de nave, iar eu am constatat că cel puțin cinci alte ambarcațiuni se bazau în mare măsură pe angajarea de membri ai echipajului sau oaspeți plătitori. Această metodă de vânzare virtuală a locurilor de cazare pe propria ambarcațiune devine din ce în ce mai populară o modalitate de a câștiga bani în timpul croazierei. Poate fi o modalitate ușoară de a finanța continuarea unei călătorii, dar numărul de căpitani nemulțumiți și frustrați care s-au plâns de membrii echipajului care

plătesc bilete arată că ceea ce este mai ușor nu este întotdeauna cel mai plăcut.

Ce alte posibilități de a câștiga bani în curs de desfășurare există? În general, acestea se împart în două categorii: muncă pe uscat și muncă pe apă. În ciuda restricțiilor impuse de majoritatea țărilor, aproape nimeni care era dispus să muncească nu reușea să găsească un fel de angajare, deși adesea trebuia să caute cu atenție și să se mulțumească să lucreze ilegal în locuri de muncă necalificate.

Stuart Clay, de pe *Gambol*, care a făcut înconjurul lumii muncind pe unde a apucat și câștigând bani pe parcurs, avea următorul sfat pentru alții aflați într-o situație similară: «Încercați să aveți un oarecare venit, ca să nu depindeți tot timpul de găsirea unei slujbe, pentru că adesea nu este ușor de găsit. De asemenea, aveți niște economii de rezervă în caz că nu se ivește nicio muncă.» Cu toate acestea, Stuart a reușit să-și completeze fondurile pe tot parcursul circumnavigației sale de șase ani, poate pentru că era întotdeauna gata să accepte orice fel de muncă îi ieșea în cale.

Într-o poziție mai bună se aflau persoanele care aveau abilități care le permiteau să găsească de lucru pe alte ambarcațiuni, fie pe ambarcațiuni locale, fie pe alte ambarcațiuni de croazieră, cum ar fi construcția de ambarcațiuni, fabricarea de vele, tâmplăria, ingineria mecanică sau electrică. Au existat, de asemenea, câțiva care își luau munca cu ei oriunde mergeau, scriitori independenți, creatori de bijuterii și chiar un speculator de la bursă, care încerca să țină legătura cu brokerul său prin telefon ori de câte ori putea. Profesia medicală a fost bine reprezentată printre cei intervievați și a inclus mai mulți medici și asistente medicale. În câteva locuri, unii dintre aceștia au reușit să găsească angajări temporare, de obicei în timp ce personalul local își lua concediul. Ruth Abney, parteneră de bord pe *Incognito*, este o constructoare de vele calificată și părea să nu ducă niciodată lipsă de muncă. Era adesea văzută cosând la vela deteriorată a cuiva pe podeaua spațioasă a Clubului de Iahturi Suva. „Dacă nu ai venituri sau economii regulate, încearcă să ai o modalitate de a câștiga bani pe parcurs”, a sugerat ea.

O modalitate destul de neobișnuită și neașteptată de a câștiga bani mi-a apărut în timpul șederii mele în Polinezia Franceză. Împreună cu alte câteva echipe, m-am aflat întâmplător în Bora Bora exact în momentul în care producătorul italian de film Dino de Laurentiis căuta cu disperare figuranți pentru o nouă versiune a filmului „Uraganul”, care era filmată pe ceea ce

James Michener a descris ca fiind „cea mai frumoasă insulă din lume”. Întrucât cu toții trebuia să jucăm roluri de marinari americani în anii 1920, bărbile, mustățile și șuvițele de păr au căzut sub foarfecele nemiloase ale unui frizer italian, dar cel puțin acest sacrificiu pe altarul artei ne-a ținut pe toți în bere mult timp de acum înainte. Mai multă muncă ca figuranți a urmat în anul următor, la un alt film.

A câștiga bani ca figurant în filme este, din păcate, o lovitură de noroc rară pentru navigatorul de cursă lungă cu fonduri reduse, dar există și alte modalități de a câștiga bani pe parcurs. Uneori nu erau neapărat banii cei câștigați, ci bunăvoința localnicilor, fie că cineva a reușit să repare un radio defect, o pompă sau un motor de bord stricat, fie că a coase un deget mare despicat în două, așa cum i s-a întâmplat lui Jean-Francois Delvaux, un radiolog din Paris, în timp ce naviga prin Indonezia. Deoarece banii au încă o utilitate limitată în multe dintre aceste locuri îndepărtate, este bine ca bunăvoința locală să fie adesea tradusă în cadouri de fructe, legume sau chiar carne. Cei care se așteaptă să aibă un buget restrâns în timpul croazierei lor mondiale ar trebui să se asigure că au cel puțin un set bun de unelte la bord, astfel încât să poată face o treabă la țărm, dacă se ivește ocazia. Evident, cei care au abilități specializate ar fi bine sfătuiți să ia cu ei uneltele meseriei lor.

TRANSFERURI DE CREDIT ȘI NUMERAR

Nu trebuie să fii expert financiar pentru a te descurca cu transferurile de bani, reglementările valutare și cursurile de schimb, iar majoritatea oamenilor învață repede să se descurce cu toate aceste lucruri, atunci când își schimbă continuu culoarea banilor. Câțiva căpitani mi-au spus că își poartă toate fondurile în numerar, fie pentru că preferau acest lucru, fie de obicei pentru că proveneau din țări cu reglementări valutare stricte și nu puteau transfera bani cu ușurință în străinătate. Majoritatea ambarcațiunilor (33) transportau puțin numerar și aranjau ca fondurile lor să fie transferate către o bancă locală de pe ruta lor, fie prin transfer prin cablu, fie prin poștă aeriană. O practică recomandată cu tărie de mai mulți căpitani la sosirea într-un port era să ceară celei mai mari dintre băncile locale să trimită un telegraf băncii lor înapoi acasă, solicitând transferul de fonduri. Acest lucru rareori dura mai mult de 48 de ore, iar taxele de transfer costau aproximativ zece dolari.

Printre cei intervievați, doar doi căpitani s-au bazat pe sistemul acum destul de învechit al scrisorilor de credit, pe care l-au considerat un aranjament satisfăcător, dar costisitor. Un alt căpitan și-a primit pensia prin mandat poștal internațional, pe care l-a considerat lent și nesigur. Paisprezece echipaje și-au păstrat fondurile în cecuri de călătorie într-una dintre principalele valute, recomandându-le deoarece costă doar 1% din valoarea totală de cumpărare, dar, în general, au obținut un randament la schimb cu între 3 și 5% mai mare decât bancnotele obișnuite. Un avantaj suplimentar este faptul că cecurile de călătorie sunt înlocuite de banca emitentă în caz de pierdere sau furt.

Reglementările valutare variază enorm de la o țară la alta. În unele locuri, când banii ajung la bancă din străinătate, aceștia pot fi emiși sub formă de cecuri de călătorie într-o valută importantă. În țările mai restrictive, fondurile primite pot fi convertite în moneda locală, care s-ar putea să nu fie reconvertită liber la plecare. În astfel de locuri, este înțelept să se transfere doar fonduri suficiente pentru a acoperi nevoile imediate.

De asemenea, s-a recomandat să se transporte o anumită sumă de numerar, de preferință dolari americani în bancnote cu valori mai mici. Atracția mistică a „dolarului” este încă puternică în întreaga lume, unii negustori oferă un preț mai bun pentru bunuri, în timp ce în unele locuri îndepărtate cecurile de călătorie nu pot fi încasate deloc, iar în afara orelor de program ale băncilor există de obicei un barman sau un negustor care schimbă niște dolari în moneda locală.

În lumea de astăzi a creditului instantaneu, nu a fost surprinzător să auzim de la mai mulți căpitani de croazieră care călătoresc mult că au trecut la retragerea fondurilor folosind cardurile lor de credit. American Express operează o schemă la nivel mondial, care permite titularului de card să retragă la cerere până la 1.000 USD în cecuri de călătorie, în baza unui cec personal. Nu se percepe nicio taxă suplimentară pentru acest serviciu, care este acum disponibil în multe locații din întreaga lume. În țările mai mici, reprezentantul American Express se găsește de obicei doar în capitală. O broșură care listează toate adresele este disponibilă gratuit de la American Express. Șase dintre ambarcațiuni aveau carduri American Express, în principal din acest motiv, în timp ce cei doisprezece titulari de alte carduri de credit (10 Visa, 2 Access/Mastercharge) le-au folosit în principal pentru achiziții ocazionale. De asemenea, se poate retrage numerar de pe cardul

Visa, deși unii dintre cei care au folosit această facilitate au considerat-o destul de dificilă în locuri îndepărtate. În general, însă, retragerea de numerar de pe cardurile de credit devine din ce în ce mai ușoară pe măsură ce utilizarea lor crește.

Pentru cei care plănuiesc o călătorie lungă, ar fi înțelept să obțină diversele carduri de credit în timp ce sunt încă angajați permanent, deoarece băncile sau companiile de credit ar putea refuza să le emită ulterior, având puțină încredere în bonitatea marinarilor.

În mod similar, pentru cei care intenționează să petreacă o anumită perioadă de timp în Europa, este recomandabil să deschidă un cont curent la una dintre marile bănci europene, ceea ce oferă automat titularului contului posibilitatea de a retrage sume limitate de numerar de la orice bancă care afișează simbolul Eurocheque. Acestea pot fi găsite acum nu doar în cele mai îndepărtate locuri din Europa, ci și în Africa de Nord și Orientul Mijlociu, iar chiar unele bănci din Caraibe ar încasa un cec personal însoțit de un card Eurocheque.

ÎMPĂRȚIREA COSTURILOR

Un alt subiect de discuție cu cei cincizeci de căpitani a fost aranjamentele financiare pe care le-au făcut cu prietenii sau echipajele care se alăturau ambarcațiunilor lor. Douăzeci de ambarcațiuni nu au avut niciodată prieteni care să li se alăture pentru o perioadă lungă de timp, în timp ce alte douăzeci se așteptau ca oaspeții lor care li se alăturau să împartă toate costurile. Unii căpitani chiar au specificat că se așteaptă ca prietenii lor de croazieră să acopere întreaga notă de plată pentru băuturi. Celelalte zece ambarcațiuni au făcut o mică diferență între prieteni și echipajul plătitor, percepându-le o rată fixă cuprinsă între trei și zece dolari pe zi. Căpitanii care au aplicat principiul tarifului fix oaspeților lor au descoperit că acest lucru a cauzat mai puține dezacorduri decât împărțirea cheltuielilor.

Din numărul total de ambarcațiuni studiate, douăzeci și opt nu au angajat niciodată echipaj, fiind complet autosuficiente în acest sens. Cât despre cele care au angajat echipaj, au trecut de vremurile când un marinar își putea face călătoria în schimbul întreținerii sale. Se aștepta ca toate echipajele să contribuie la costuri într-o măsură mai mare sau mai mică. Opt ambarcațiuni au angajat, în general, echipaj doar pentru călătorii mai lungi și au funcționat

pe un sistem de cheltuieli comune. În aceste cazuri, echipajul era așteptat să ajute la manevrarea ambarcațiunii, la gătit, spălat vasele și la efectuarea turei de serviciu. Căpitanii care au preferat să perceapă o taxă fixă pe zi mi-au spus că nu se așteaptă neapărat ca echipajul lor să lucreze, mai ales pe ambarcațiunile care percepeau o sumă mai mare. Pe de altă parte, un căpitan care își închiria ocazional barca, deși avea și un echipaj plătitor, dădea întotdeauna o parte din profit acestor membri ai echipajului plătitor.

Nu a existat niciodată vreun dezacord cu privire la împărțirea cheltuielilor pe *Tarrawarra.* Echipajul, Steve, Tony și Kim, navigau împreună încă din adolescență.

Planificare anticipată

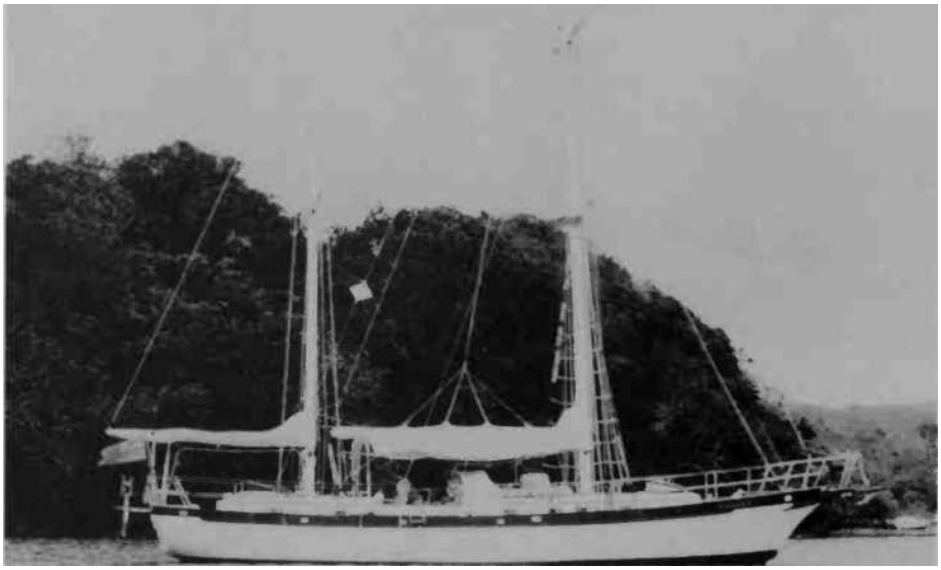
PROGRAME DE ÎNTREȚINERE

Croaziera continuă necesită destul de multă planificare, însă am descoperit că din cele 50 de persoane chestionate, doar 21 plănuiau să se oprească după un anumit număr de luni pentru a efectua lucrări de întreținere de bază, scoatere pe mal și aplicarea vopselei antivegetative. Paisprezece căpitani mi-au spus că plănuiau să se oprească la fiecare doisprezece luni, o barcă la fiecare nouă luni și șase barci la fiecare șase luni. Celelalte 29 de bărci efectuează toate lucrările necesare pe parcurs, oprindu-se doar atunci când este convenabil sau absolut necesar. Susan Hiscock s-a plâns de corvoada plictisitoare de a-și întreține barca de oțel de 50 de picioare, *Wanderer IV,* probabil unul dintre motivele pentru care a renunțat la ea în favoarea *Wanderer V:*

„Ne planificăm călătoria în funcție de sistemele meteorologice, nu de cerințele de întreținere. Totuși, se pare că petrecem o treime din timp pentru întreținere, o treime pentru scris și doar o treime pentru debarcare.”

Adesea, ridicarea la apă pentru aplicarea de substanțe antivegetative trebuia planificată în jurul unui loc unde exista o cale de lansare sau cel puțin o grilă și o amplitudine bună a mareelor. Pentru ambarcațiunile mai mari, cu

un pescaj mai mare de 1,8 metri, era uneori dificil să se găsească un loc potrivit pentru remorcare. Majoritatea ambarcațiunilor erau scoase la apă doar o dată pe an sau chiar mai rar decât



Wanderer IV la ancoră în Suva. Eric și Susan Hiscock se numără printre puținele persoane chestionate care și-au transmis cunoștințele în scris.

Pilonii de pe insula Nukulac, lângă Suva, erau un loc convenabil folosit de multe echipaje pentru a-și aplica vopseaua antivegetativă, între două maree.

atât și, din această cauză, mulți căpitani au preferat să folosească o vopsea antivegetativă din vinil dură, care le-a permis să frece fundul sub apă imediat ce începea să se formeze prima mâzgă sau vegetație.

În studiul meu anterior din Suva, am constatat că timpul mediu de la ultima aplicare a antivegetativului a fost de unsprezece luni per barcă, deși aproape nicio marcă de antivegetativ nu a părut să dea rezultate satisfăcătoare după primele șase luni în condiții tropicale. În mod surprinzător, cele mai mari calificative au fost rareori acordate mărcilor scumpe și cunoscute, ci adesea vopselelor bogate în cupru, cum ar fi cele folosite de Marină. În două cazuri, mi s-a spus despre rezultatele excelente obținute prin utilizarea vopselei speciale concepute pentru submarine, dar, din păcate, aceasta nu este în general disponibilă. Rezultate bune au fost raportate și cu vopsele mai ieftine cumpărate în țări tropicale precum Venezuela, Costa Rica și Fiji și utilizate de bărcile de pescuit locale. În zonele tropicale, unde pericolul reprezentat de viermele *teredo* este cel mai mare, bărcile cu cocă de lemn sunt cele mai vulnerabile, iar o atenție sporită atât la antivegetativul utilizat, cât și la frecvența cu care este aplicat, dă roade.

PIESE DE SCHIMB ȘI REPARAȚII

Pe lângă costul ridicat în bani și timp al menținerii unei ambarcațiuni de croazieră în stare bună de funcționare, majoritatea căpitanilor au subliniat dificultatea de a obține chiar și cele mai simple piese de schimb în unele locuri. Din această cauză, multe ambarcațiuni aveau la bord toate piesele de schimb esențiale. Un căpitan a sugerat că, dacă acest lucru nu era posibil, cel puțin să existe liste de specificații disponibile pentru a facilita comandarea pieselor de schimb. Dud Dewey, care petrecuse câțiva ani restaurând goeleta *Hawk f*ață de fosta ei frumusețe, știa despre ce vorbește când i-a dat următorul sfat:

„Ia fiecare piesă de rezervă de care simți că vei avea nevoie mai târziu, deoarece o croazieră cu problema găsirii pieselor de schimb poate fi o pacoste, o încercare. Eu port nouăzeci de kilograme de piulițe și șuruburi din oțel inoxidabil pe barca mea și aprovizionez încontinuu alte ambarcațiuni care nu pot găsi nici măcar astfel de lucruri elementare în Pacificul de Sud.”

Dud, un fost pilot USAF, descoperise *Hawk* proiectat de Adams într-o stare jalnică de neglijență, într-un colț uitat de lume din Florida. Cunoscută anterior sub numele *Seven Seas*, goeleta veche de cincizeci de ani aparținuse, printre alții, lui Errol Flynn, iar președintele F. D. Roosevelt era o altă personalitate celebră care navigase pe larg la bordul acestui exemplu desăvârșit de măiestrie a construcțiilor navale de pe Coasta de Est.

Găsirea unui om calificat pentru a efectua reparații specializate poate fi adesea chiar mai dificilă decât găsirea pieselor de schimb necesare. Mulți căpitani s-au plâns de munca nesatisfăcătoare efectuată în unele țări. Foarte des, a devenit o chestiune fie de a se apuca singur de reparații, fie de a rămâne blocați într-un colț îndepărtat pentru totdeauna.

„Nick Zeldenrust, de pe *Kemana*, fost ofițer în Marina Comercială Olandeză, care a emigrat ulterior în Canada, unde a lucrat ca topograf în mijlocul continentului nord-american, se declara pe deplin devotat principiului autosuficienței:

„Majoritatea grijilor de pe o barcă sunt cauzate de întreținere. Înainte de a pleca la drum, ar trebui să înveți despre lucrările electrice, chiar să urmezi un curs de mecanică diesel, care se poate face prin corespondență. Nu trebuie să fii foarte priceput la mâini ca să poți efectua reparații simple la barca ta.”

Cei doisprezece circumnavigatori pe care i-am intervievat ulterior s-au confruntat cu foarte puține probleme grave în timpul călătoriilor lor, deși, de departe, cea mai frecventă defecțiune a fost cea a motorului, care părea să apară întotdeauna în locuri îndepărtate, unde piesele de schimb și instalațiile de reparații erau greu de găsit. În mod ironic, aceste ambarcațiuni își foloseau motoarele foarte puțin și, potrivit căpitanilor lor, navigau în medie 95% din timp. Poate că motoarele lor se defectează doar pentru că erau folosite atât de rar. Cealaltă defecțiune frecventă a fost cea a greementului fix, deși toate greementele defecte au fost descoperite și reparate în timpul verificărilor de rutină din port. Pe lângă piesele esențiale ale motorului, cablul și accesoriile de greement de rezervă par a fi printre primele articole care trebuie transportate de orice ambarcațiune care navighează mai departe.

În timp ce discutam cu căpitanii subiectul reparațiilor, i-am întrebat și dacă pot efectua lucrări subacvatice la bărcile lor. Cei care aveau îndoieli cu privire la ce se aștepta de la ei, i-am întrebat în mod specific dacă pot, de exemplu, să îndepărteze o parâmă murdară în jurul elicei. În cazul fiecărei bărci, am fost asigurat că exista o mască și un snorkel disponibile și, de

asemenea, că exista cineva care putea să se scufunde peste bord în caz de urgență. În puținele cazuri în care căpitanul nu se putea scufunda singur, fie ofițerul de bord, fie un alt membru al echipajului putea face acest lucru, dacă o astfel de acțiune era necesară. De fapt, treisprezece bărci aveau la bord rezervoare de aer pline, care erau rareori folosite pentru scufundări, dar erau păstrate pentru astfel de situații de urgență. Două bărci aveau compresoare pentru narghilea, care permiteau echipajului fie să lucreze sub apă, fie să salveze o ancoră murdară, fie, mai de obicei, să mențină coca fără vegetație.

Asigurare

Posibilitatea unei catastrofe majore sau minore trebuie să fie în mintea fiecărui navigator, fie că este vorba de o îmbolnăvire gravă într-un port străin, de pierderea unui catarg sau chiar a ambarcațiunii în sine. Din cauza costului ridicat al primelor de asigurare pentru croazierele mondiale, am descoperit că din cincizeci de ambarcațiuni, doar opt erau complet asigurate.

Trei erau asigurate doar pentru pierdere totală, în timp ce alte două aveau asigurare doar pentru daunele aduse de terți. Șapte dintre ambarcațiunile asigurate aveau, de asemenea, asigurare pentru echipament și efecte personale. Din numărul total de ambarcațiuni, mai puțin de un sfert (12) aveau asigurare medicală pentru toți membrii echipajului, în timp ce, în cazul asigurării de viață, cincisprezece bărbați aveau viața asigurată, dar doar cinci femei. Acest lucru nu însemna neapărat că, în cazul căpitanilor, viața lor era mai valoroasă decât cea a soțiilor lor, ci pur și simplu pentru că mulți bărbați își încheiaseră asigurare de viață în timp ce încă lucrau la țărm și o păstraseră și după ce plecaseră de acasă.

Chiar dacă nu erau asigurate, majoritatea ambarcațiunilor (38) aveau cel puțin o rezervă disponibilă pentru reparații majore, înlocuirea echipamentelor vitale sau cheltuieli medicale. În general, mi s-a spus că această sumă va proveni din economii, deși în zece cazuri a fost rezervat un fond special pentru a acoperi exact o astfel de urgență. Un căpitan, care nici măcar nu s-ar fi gândit să-și asigure ambarcațiunea, susținând că i-ar da un fals sentiment de siguranță, a pus deoparte suficienți bani pentru a cumpăra o altă ambarcațiune în cazul în care ar pierde-o pe cea actuală. Două cupluri aflate pe două ambarcațiuni diferite aveau cu ele bilete de avion nedatate, valabile, care le-ar fi permis să zboare acasă în caz de urgență medicală. La celălalt capăt al scalei resurselor, douăsprezece ambarcațiuni nu aveau nicio rezervă, doar două dintre acestea fiind asigurate. Pentru majoritatea acestor echipaje, chiar și un mic accident le-ar putea pune în pericol croaziera. Este unul dintre numeroasele riscuri calculate pe care și le asumă.

Poștă

Primirea și expedierea corespondenței pare să le provoace mai multe bătăi de cap călătorilor din întreaga lume decât orice altceva. Poveștile despre corespondență pierdută, rătăcită, trimisă înapoi sau recuperată în mod miraculos după mai multe schimbări de adresă apar întotdeauna ori de câte ori se întâlnesc navigatori. General Delivery/Poste Restante continuă să fie cea mai utilizată adresă de primire, deși departe de a fi cea mai satisfăcătoare. Rugați să evalueze acest serviciu de la unu la zece, căpitanii au acordat General Delivery o notă medie de *7,6.* Câteva persoane au

subliniat însă că, în cazul coletelor sau pachetelor, ratingul ar fi trebuit să fie mult mai mic. Deosebit de slab evaluate au fost oficiile poștale din unele țări din America Centrală și din Polinezia Franceză, unde corespondența este reținută doar două săptămâni înainte de a fi returnată expeditorului. Următoarea adresă frecvent utilizată a fost cea a cluburilor de iahturi, care au primit un rating mediu similar de *7,6,* unele cluburi fiind mai bune decât altele în păstrarea sau chiar expedierea corespondenței. Paisprezece ambarcațiuni au folosit, de asemenea, Căpitanii de Port sau Căpitanii de Port ca adresă de expediere, iar aceștia au fost evaluați mai sus decât cluburile, cu o medie de 8-8, fiind recomandați în special în țările unde oficiile poștale nu erau fiabile (Bali) sau nu reținеau corespondența General Delivery/Poste Restante (Mexic, Tahiti). Unele dintre ambarcațiuni foloseau, de asemenea, ambasade sau bănci pentru a primi corespondență, deși era recomandabil să se scrie mai întâi și să se ceară permisiunea de a utiliza acest serviciu. Nota medie acordată băncilor și ambasadelor pentru reținerea corespondenței a fost de 9, în timp ce birourile American Express au primit o notă de 10 de la cele patru echipaje, care au folosit serviciul lor de reținere a corespondenței pentru titularii de carduri. În toate cazurile, s-a recomandat ca pe plic să apară „Așteptați pentru sosire” și numele ambarcațiunii cu litere îngroșate. Se pot afla întotdeauna, prin intermediul site-urilor de croazieră, adresele celor mai bune locuri pentru primirea corespondenței. Acesta se dovedește a fi încă un avantaj al radioamatorismului, deoarece mesajele pot fi transmise rapid și fără efort către alte ambarcațiuni, iar corespondența pierdută poate fi expediată imediat către următorul port de escală.

Hărți

Hărțile de navigație sunt foarte greu de obținut în afara porturilor mari și, din acest motiv, majoritatea ambarcațiunilor au luat măsuri pentru a depăși această dificultate. Șaptesprezece ambarcațiuni au plecat de acasă cu mai mult sau mai puțin toate hărțile necesare pentru călătoria lor intenționată, în timp ce șase căpitani au preferat să plaseze comenzi la un agent de hărți din propria țară pe parcurs. Puțin peste jumătate dintre ambarcațiuni (26) au plecat de acasă cu câteva hărți, de obicei pentru aproximativ jumătate din călătorie, bazându-se ulterior pe schimbul sau cumpărarea de hărți de la alte ambarcațiuni.

Unele bărci, însă, pleacă de acasă cu chiar mai puțin decât strictul necesar, așa cum mi-a spus Beverly Wilmoth zâmbind în timp ce savura o ceașcă de cafea la bordul Aslan:

„Am plecat din San Diego cu o singură hartă la bord, care arăta Hawaii ca un punct minuscul în colțul de jos. Nu știu cum am ajuns la ea."

Nu numai că au găsit Hawaii, dar până când am început să lucrez la această carte, *Aslam* deja înconjurase lumea și se întorsese acasă, în Texas. Beverly și Scott deja se gândesc să pornească din nou spre albastru, dar de data aceasta cu ceva mai multă experiență.

Câțiva căpitani au insistat să le ceară ofițerilor de pe cargouri hărțile lor folosite, care erau de obicei oferite gratuit și includeau adesea cele mai recente corecții. În general, când hărțile se schimbau de la o navă la alta, prețul era puțin sub jumătate din prețul oficial. Câteva ambarcațiuni păstrau, de asemenea, o rezervă bună de hârtie de calc la bord pentru a copia hărți împrumutate sau cel puțin secțiunile care le interesau. Disponibilitatea și prețul redus al fotocopierii au crescut, de asemenea, cantitatea de hărți copiate în acest mod. Deși nu este strict legal, devine un lucru obișnuit în zonele în care este dificil să se obțină hărți. De asemenea, un căpitan a subliniat că, chiar dacă nu se aveau toate hărțile necesare, era esențial să se aibă toate cărțile de pilot la bord, deoarece un plan de schiță putea fi întotdeauna trasat din instrucțiunile conținute în pilot, dacă cineva se confrunta cu navigarea printr-o anumită zonă fără hărți.

Arme de foc

Reglementările privind armele de foc variază enorm de la o țară la alta și cauzează unele probleme călătorilor. Armele de foc sunt uneori păstrate la bord, dar cel mai des sunt retrase de către autorități pe durata șederii ambarcațiunii în port. Prin urmare, le-am cerut căpitanilor care aveau arme de foc la bord să își evalueze prezența la bord ca un plus sau un minus general. Dintre cei nouăsprezece căpitani care aveau arme de foc, doar șase le-au considerat un plus, doisprezece un minus, iar unul era nehotărât. Cei șase proprietari care au considerat că problema implicată deținerea unei arme era justificată mi-au spus că considerau o armă de foc un factor de descurajare esențial și nu ar lua în considerare o croazieră fără una.

Câinii de pe bărci creau diverse probleme stăpânilor lor, care aveau cu toții îndoieli în ceea ce privește ținerea lor la bord.

Animale de companie

Din nou, reglementările variază enorm de la o țară la alta, iar cerințele de carantină pot fi aplicate chiar mai strict decât reglementările privind armele de foc. Dintre cele treisprezece ambarcațiuni care aveau animale de companie, șapte le-au considerat un plus, patru un minus, iar două au fost nehotărâte. Niciunul dintre cei patru câini de pe ambarcațiuni nu a primit un rating plus. Ilse Gieseking de pe *Lou IV* a recunoscut că a pleca într-o călătorie în jurul lumii cu un câine fusese o mare greșeală, deoarece libertatea lor de mișcare fusese sever restricționată în multe țări din cauza câinelui lor. „Deși animalele pot fi foarte amuzante pe mare, când sunt în port sunt o pacoste, pentru că trebuie să rămână la bord. În ciuda dragostei noastre pentru pudelul nostru Joshi (numit după Joshua Slocum), nu am mai

lua niciodată un animal de companie într-o călătorie viitoare, pentru a fi mai independenți... dar gândindu-mă la asta, poate că nu m-ar deranja o pisică."

Pisicile păreau într-adevăr a fi animale de companie mai potrivite pentru călătorii în barcă, primind un punctaj pozitiv, în timp ce singurul alt animal de companie, un gecko, a primit și el un plus.

Erick Bouteleux de pe *Calao* avea cel puțin un motiv bun să-și placă pisica, când a spus: „Pisicuța noastră este un plus. De când am achiziționat-o în Insulele Marquesas, nu a trebuit niciodată să le cumpărăm jucării celor doi copii ai noștri."

Erick și-ar fi schimbat cu siguranță ratingul pozitiv dacă i-aș fi pus aceeași întrebare o lună mai târziu, când a trebuit să lupte pentru a-și salva barca de la scufundare în apropiere de Futuna. Căzând de pe un val pe vreme rea, pe *Calao* apăruse o scurgere și intra multă apă. Pompa electrică de santină nu mai putea face față deloc fluxului de apă, așa că Erick a tăiat furtunul de admisie a răcirii și a lăsat motorul să tragă apă direct din santină. Abia atunci a avut ocazia să se uite la pompa de santină, pe care a constatat-o complet înfundată cu nisip pentru litieră de pisici..

Hobby-uri

Ultima parte a sondajului a tratat sporturile și hobby-urile practicate de aceste echipaje de călătorie. Fotografia părea a fi cel mai comun hobby, dar, deși, cu doar două excepții, toate ambarcațiunile aveau un aparat foto la bord, mai puțin de jumătate dintre cei intervievați au încercat să-și înregistreze călătoria într-un mod consecvent. Dintre cei care au făcut fotografii, acestea au fost împărțite în mod egal între printuri și diapozitive, doar câteva folosind film alb-negru. Treisprezece echipaje aveau, de asemenea, camere de filmat Super 8, iar unul filma pe film de 16 mm în scopuri comerciale.

Deși șaptesprezece bărci aveau bărci cu vele sau canoe, acestea erau puțin folosite pentru sport; bărcile care le foloseau cel mai mult erau cele cu copii la bord. Nici alte sporturi acvatice nu păreau a fi prea practicate de călătorii în jurul lumii. Patru aveau plăci de surf și doar două aveau plăci cu vele, deși am observat mai târziu că un număr tot mai mare fusese mușcat de microbul plăcilor cu vele. Niciunul dintre echipaje nu făcea schi nautic și, deși mai multe bărci aveau rezervoare de aer la bord, doar una avea un compresor

pentru umplerea lor și lua scufundările în serios. Două bărci aveau motociclete mici în piconul din prova, care erau folosite pentru explorarea interiorului locurilor vizitate și, de obicei, era destul de ușor să obții permisiunea de a ateriza motocicletele. Echipajul unei bărci, fiind alpiniști pasionați, făcea drumeții pe tot parcursul țării ori de câte ori era posibil.

Gunter Gross de pe *Hägar* a dat un răspuns imediat când l-am întrebat ce sporturi practică.

„Singurul sport care mă interesează sunt fetele!”

În ceea ce privește pescuitul pentru hrană, mai degrabă decât ca sport, 47 de căpitani au susținut că adesea prindeau undiță în timp ce erau în trecere, deși aproximativ jumătate dintre ei au fost suficient de sinceri pentru a recunoaște că rareori prind ceva. Optsprezece dintre pescari au fost suficient de dornici să-și încerce norocul și cu cârligul și undița în timp ce erau la ancoră. Douăzeci și opt de ambarcațiuni aveau arbalete la bord, deși doar câțiva dintre proprietarii lor erau pasionați serioși de pescuitul subacvatic.

Departe de supermarketuri, un pește proaspăt prins este o schimbare binevenită pentru cină.

Viitorul

În fiecare caz, mi-am încheiat interviul cu o serie de întrebări referitoare la o ipotetică viitoare călătorie. În ciuda numeroaselor dificultăți și necazuri

întâmpinate, toți cei cincizeci de căpitani au declarat că ar întreprinde de bunăvoie o astfel de călătorie din nou. Un astfel de răspuns unanim pozitiv a venit ca o surpriză după ce unele dintre remarcile făcute de câțiva căpitani în timpul discuțiilor noastre m-au făcut să cred că aveau îndoieli cu privire la înțelepciunea deciziei lor de a porni spre nori.

La nivel pur practic, treizeci dintre cei cincizeci de căpitani mi-au spus că ar fi foarte bucuroși să întreprindă o altă călătorie pe ambarcațiunile lor actuale sau pe ceva foarte similar și ar permite o sumă similară de bani. Căpitanii a șase dintre ambarcațiunile mai mari ar opta pentru ceva mai mic dacă ar avea de ales, în timp ce paisprezece căpitani ar prefera ambarcațiuni puțin mai mari decât cele pe care le au în prezent. Doar un căpitan a spus că ar avea nevoie de mai puțini bani, dar asta cu condiția ca ambarcațiunea să fie mai mică, în timp ce ceilalți nouăsprezece ar dori să își permită un buget mai generos. Majoritatea dintre aceștia au declarat destul de clar că, mai presus de toate, ar dori să nu mai fie nevoiți să caute de lucru.

Lipsa fondurilor suficiente poate submina serios plăcerile unei călătorii, mai ales astăzi, când din ce în ce mai puține lucruri sunt gratuite și unde, în anumite țări, deținerea unui iaht indică o anumită bogăție. Printre cei care circulă pe mare și plănuiesc o nouă călătorie, însă, cinci ar permite aceeași sumă de bani ca înainte, mărind-o probabil pentru a ține cont de inflație, în timp ce un număr similar ar încerca să-și mărească bugetul cu 20% în termeni reali. Jean-Francois Delvaux de pe *Alkinoos* sfătuiește pe oricine plănuiește o croazieră lungă să încerce să aibă un minim de bani înainte de a începe.

„Ar trebui să ai destui bani cel puțin pentru primul an al călătoriei, pentru că după ce ai investit toți banii într-o barcă, nu ar trebui să fii obligat să te oprești și să lucrezi imediat ce ai plecat în croaziera visurilor tale.”

Acestea sunt, așadar, câteva dintre considerațiile și problemele întâmpinate de cei care au ales croazierele ca mod de viață. Impresia copleșitoare pe care am dobândit-o vorbind cu o varietate atât de mare de oameni a fost mulțumirea lor generală față de viața lor prezentă. Faptul că unii erau înstăriți și alții nu, că erau tineri sau bătrâni, căsătoriți sau celibatari, cu sau fără copii, părea să nu facă nicio diferență. Toți au reușit cumva să se descurce cu partea practică a croazierelor.

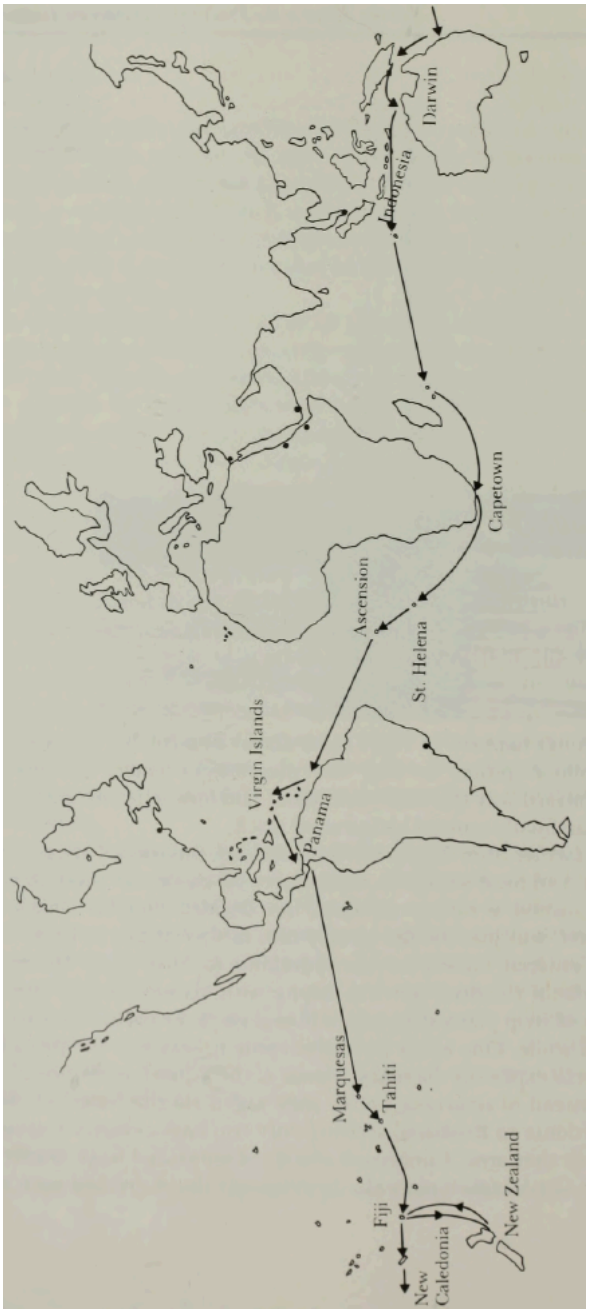
CIRCUMNAVIGAȚIE NEPLANIFICATĂ A LUI *GAMBOL*

Unii oameni își planifică croaziera cu mare grijă și detalii, în timp ce alții pur și simplu lasă lucrurile să se întâmple.

Gambol navigând încet în portul Suva la sfârșitul unei circumnavigații de șase ani.

În Fiji, l-am întâlnit pe Stuart Clay, care termina o circumnavigație pe care nu plănuise să o facă. Mi-a povestit despre felul întâmplător în care se întâmplase totul și cum, după șase ani de aventuri, își găsise în sfârșit drumul spre exterior.

Fermier din Tipuki, Noua Zeelandă, Stuart fusese dintotdeauna un om al mării, iar în majoritatea weekendurilor își lăsa vitele și oile pentru a ieși la navigat. Avusese de-a lungul timpului o varietate de bărci, dar a decis că a opta și cea mai mare dintre ele, Gambol, era exact ambarcațiunea potrivită pentru a-l duce mai departe, așa că a renunțat la agricultură și a înscris Gambol în cursa Auckland–Suva. A terminat pe la mijlocul flotei, dar era mulțumit de noua sa barcă, un robust velier de 37 de picioare, construit din șipci acoperite cu fibră de sticlă, așa că a hotărât să continue croaziera pentru o vreme. Unul dintre membrii echipajului a ales și el să rămână, iar cei doi au petrecut zece luni explorând numeroasele insule ale arhipelagului fijian.
În loc să se întoarcă acasă, au navigat prin Noile Hebride și Noua Caledonie până la Brisbane, ajungând cu doar două zile înainte de marile inundații care au lovit acea zonă. Îngrijorat de barca sa neasigurată, Stuart a aranjat să scoată *Gambol* pe țărmul relativ uscat, dar chiar și așa apele s-au ridicat peste maluri, amenințând să o scoată de pe peridocul improvizat.



HARTA E: Traseul circumnavigației lui *Gambol*

Când totul s-a terminat, Stuart a reintrat cu *Gambol* în cursa Brisbane-Gladstone, trecând din nou linia de sosire la mijlocul flotei. Atât căpitanul, cât și echipajul erau deja faliți, așa că au navigat spre Townsville și au lucrat timp de aproape un an ca marinari pe o dragă pentru a alimenta proviziile. Croaziere parțiale și opriri periodice pentru a lucra, Stuart a ajuns în interiorul Marii Bariere de Corali până la Cooktown, unde echipajul său a optat pentru viața la uscat. A găsit un echipaj australian și a navigat spre Darwin, unde era mult de muncă și bani de câștigat, reconstruind orașul devastat de un ciclon care lovise Crăciunul precedent.

În curând *Gambol* era din nou în mișcare, navigând din Darwin pentru a traversa arhipelagul indonezian din Timor până în Bali. Planificarea nu era însă unul dintre punctele forte ale lui Stuart, așa că a constatat că naviga în anotimpul nepotrivit, cu musonul de nord-vest în plină desfășurare. Când vela principală s-a rupt în bucăți și motorul a explodat, și-a dat seama că nu mai putea continua și s-a întors la Darwin. A trebuit să se întoarcă la așezarea cărămizilor până când a plătit pentru o velă principală și un motor nou.

După ce a readus *Gambol* în stare bună, Stuart a luat un nou echipaj la bord și a ridicat ancora spre Oceanul Indian. A fost mai ușor să continue să meargă spre vest decât să se întoarcă acasă, îndreptându-se spre vânt, peste faimoasa Mare Tasman. În Mauritius, Stuart a întâlnit un om de afaceri sud-african, care, printre altele, i-a spus să aibă grijă de fiica sa în Durban. Din întâmplare, Stuart a dat peste ea chiar în prima zi în care a fost la țărm și acesta a fost sfârșitul echipajelor masculine de la bordul *Gambol* Pamela Church s-a alăturat croazierei în Africa de Sud și a fost alături de Stuart de atunci, deși acum este doamna Clay.

În martie*1977,*Stuart și Pamela au plecat din Capetown spre Caraibe. Au făcut escală în St Helena, dar dezastrul era cât pe ce să se întâmple pe următoarea etapă spre Ascension. Toată ziua navigaseră printre un banc mare de balene, care păreau fericite să le țină companie, jucându-se în jurul bărcii, sondând și ieșind la suprafață în apropierea lor. S-a lăsat noaptea, o noapte întunecată, iar *Gambol* înainta iute, făcând șapte noduri, cu vela mare și genovezul tangonat, întinse în foarfecă. Stuart a venit de cart la miezul nopții și a preluat cârma. Câteva minute mai târziu s-a auzit un bubuit puternic și barca s-a oprit brusc, apoi și-a coborât botul, a ieșit la suprafață și, câteva secunde mai târziu, s-a pus din nou în mișcare. A urmat o bubuitură

puternică, ca o replică, apoi liniște absolută. Impactul fusese brusc, dar ușor, așa că Stuart a știut instantaneu că nu loviseră un buștean, totuși șocul a făcut ca capacele motorului și podeaua să se ridice în aer. La inspecție, Stuart nu a găsit nicio deteriorare structurală la *Gambol,*doar o mică scurgere în secțiunea din față, aproape de proră. Este sigur că au lovit o balenă și că a doua bubuitură a fost cauzată de balena care a scos un sunet de frică și i-a lovit cu coada. Verificând coca mai târziu, a găsit câteva crăpături în învelișul din fibră de sticlă și o scândură crăpată, dar nimic grav. Stuart încă își mulțumește steaua norocoasă că a fost într-o barcă solidă și că a scăpat doar cu „o frică infernală".

Restul călătoriei lor în Barbados a fost lipsit de evenimente, dar la scurt timp după sosire s-au îndreptat direct spre St. Thomas, în Insulele Virgine, ca să caute de lucru, deoarece Stuart era din nou falit. „Este povestea vieții mele."

Amândoi și-au găsit de lucru la marile ambarcațiuni închiriate, vopsind și lăcuind pentru patru dolari pe zi, apoi Stuart a obținut un loc de muncă ca și căpitan la flota de închiriere de ambarcațiuni fără pilot, cu sediul în Tortola, în Insulele Virgine Britanice. Era o slujbă plăcută, cu puțină muncă, instruind oamenii despre ambarcațiunile fără pilot pe care urmau să le închirieze. Aceeași companie, CSY, l-a numit ulterior pe Stuart instructor la școala locală de navigație. Au petrecut douăzeci de luni acolo, Pamela și Stuart bucurându-se de fiecare moment. Munca nu fusese întotdeauna atât de plăcută și nici nu fusese ușor de găsit în călătoria sa în jurul lumii. Plecând de acasă cu gândul la o croazieră de doar câteva luni, nu de ani, cum s-a dovedit, Stuart fusese obligat să muncească pe parcurs pentru a-și finanța croaziera.

În cele din urmă, i-au venit din nou mâncărimi la picioare, așa că în 1979 a părăsit Insulele Virgine, pornind spre Panama și vastul Pacific. În Suva, Stuart a finalizat circumnavigația de 45.000 de mile, pe care nu o plănuise niciodată, dar planificarea nu este tocmai genul de material din care sunt făcuți oameni ca Stuart. Totuși, nu am putut rezista tentației de a-l întreba despre planurile sale de viitor. Mi-a povestit cum spera să pornească din nou la drum, dar ar dori să caute o barcă mai mare, de aproximativ 50 de picioare, suficient de mare pentru a transporta pasageri plătitori, care să finanțeze croaziera. Oaspeții ar primi mâncare, cazare și șansa de a vedea lumea, în timp ce Stuart nu ar trebui să alerge în căutare de lucru pe țărm. În

mod ideal, următoarea sa barcă ar fi fost din oțel și sunt sigur că avea în minte experiența cu balena când a specificat asta.

Stuart poate că nu își face întotdeauna planuri, dar de data aceasta cu siguranță s-a ținut de ideile lui, căci doi ani mai târziu a cumpărat *Wanderer IV* al soților Hiscock, un ketch de oțel de 50 de picioare, cu care familia Clay navighează acum prin Pacificul de Sud.

CONVERSIA LUI *DUEN* PENTRU CROAZIERĂ ÎN JURUL LUMII

Grațioasă și impunătoare, *Duen* atrage toate privirile de îndată ce intră într-un loc de ancoraj. Cu velatura gaff[2], catarge de vârf și focuri portante, *Duen* este o navă manevrată și înzestrată ca un velier din secolul trecut. În spatele frumuseții sale se află o poveste despre muncă asiduă și o întreținere continuă și grea, deoarece întreținerea acestui tip de navă din lemn necesită o dedicare rară.

Mulți ani de muncă asiduă au transformat Duen de la o navă de pescuit ponosită la o ambarcațiune cu pânze elegantă.

Nu orice antichitate a avut norocul să găsească proprietari atât de dedicați precum Albert și Dottie Fletcher.

Duen era cu totul altceva, o navă de pescuit jerpelită, cu ani incerți, când familia Fletcher a văzut-o pentru prima dată în 1971, într-un mic port din Norvegia. Imaginația romantică a lui Albert a fost cea care a privit dincolo de uneltele de pescuit scoase din uz, conductele hidraulice abandonate, rugină, grăsime și ulei și și-a putut deja imagina frumusețea promisă a *Duen.* Coca de 15 metri era solidă și fusese bine îngrijită, iar cu parâmele sale tradiționale cu două capete, adaptate condițiilor dure ale Mării Nordului, promitea să devină o barcă de croazieră prietenoasă cu marea. Așa că au cumpărat-o.

Dacă Dottie ar fi inspectat camera motoarelor, povestea ar fi putut fi alta, căci *Duen* era propulsat de un vechi motor semi-diesel Rapp monocilindric cu o volantă de o tonă, poreclit imediat Rapp Monstrul. Trebuia pornit cu o butelie de aer comprimat și, în fiecare oră, trebuiau unse șaptesprezece găuri, rotite douăsprezece cupe de unsoare și umplute cinci fitiluri, o sarcină nu tocmai plăcută pe mare, în camera motoarelor întunecată, urât mirositoare și fierbinte.

Timp de optsprezece luni în Norvegia, familia Fletcher a lucrat din greu, între 12 și 18 ore pe zi, eviscerând-o, scoțând vechiul echipament și transformând-o încet în barca de croazieră la care visaseră. Rezistența carenei de 15 metri, cu o lățime de 5,5 metri și un pescaj de 2,4 metri, era impresionantă. Cadrele de 23 pe 23 cm erau la doar 18 centimetri distanță, carena exterioară din pin, cu pas de 5 cm, fiind ținută împreună de patru seturi duble de traverse fixate în întregime cu canale. În timpul iernii reci, au lucrat la interior, iar în vremea mai caldă la vergi și greement. Au păstrat cabina de pilotaj în stil norvegian și au ieșit pentru prima oară în larg cu *Duen* ca un ketch cu velatură gaff, având două catarge scurte.. Navigând singuri și nefiind marinari foarte experimentați, erau mulțumiți de șalupa scurtă. Au învățat pe parcurs, sărind de-a lungul coastei spre sud din Norvegia în căutarea unei vremi mai calde.

După o perioadă plăcută petrecută în Mediterană și acum mai încrezători în navigația și abilitățile lor de navigație, s-au pregătit să traverseze Atlanticul și să ia *Duen* înapoi acasă, în California. În Caraibe însă, și-au pierdut dorința de a se grăbi; croazierele deveniseră un mod de viață și *Duen* casa lor. Alături de o parte din familie, au închiriat cu succes o navă și au petrecut câțiva ani în Caraibe.

Albert a trecut apoi la prima dintre transformările lui *Duen*. Rapp Monstrul a fost înlocuit, iar timoneria demontată, deoarece oferea prea multă protecție împotriva vântului. Având mai mult spațiu pe punte, Albert a putut să prelungească ghiul și gaff-ul și a mărit de asemenea suprafața velică prin adăugarea unui catarg de zburător[3]. Toate vergile noi le-a scos singur pe plaja din Bequia.

Când au ajuns în sfârșit în California, Albert a început a treia și ultima convertire pentru *Duen.*Acum, având experiența și cunoștințele necesare, știa exact ce să facă pentru a o transforma într-o navă cu pânze rafinată. În aproape un an de muncă asiduă, Albert a proiectat și a realizat toate vergile, elementele metalice și greementul noi. Apoi, familia Fletcher a pornit peste Pacific cu *Duen* în forma ei actuală, cu coca lăcuită strălucind, un ketch cu arboradă mai înaltă și focuri portante desfășurate pe bompresul lung.

Așa cum era de așteptat pentru proprietarii unei nave atât de distinctive, nici familia Fletcher nu este lipsită de caracter. Albert este un californian robust, cu o barbă neagră și stufoasă, brațe tatuate și se descrie ca fiind un colecționar compulsiv de unelte. Dottie, cu ochii ei sclipitori, pare să râdă mereu și am fost destul de surprins să aflu că tânărul care înfășura frânghii pe punte nu era fiul ei, ci nepotul ei. *Duen* a navigat adesea perioade lungi de timp cu trei generații la bord, iar menținerea atmosferei vesele la bordul navei se datorează în mare măsură simțului umorului al lui Dottie.

Trei generații alcătuiesc echipaj lui *Duen*.

Întreținerea lui *Duen* este o afacere consumatoare de timp și costisitoare, barca înghițind mult mai mulți bani decât cheltuiesc vreodată Albert și Dottie pe ei înșiși. Dacă nu își permit să o mențină în funcțiune, Albert ar prefera să o vândă, decât să o lase să se deterioreze. Pentru a ajuta la costurile de întreținere, familia Fletcher se ocupă de plata echipajului și de închirierea navei atunci când pot. Ultima dată când i-am văzut în Australia, au fost încântați să facă un film de televiziune navigând pe Marea Barieră de Corali. Totul ajută la menținerea *Duen* în funcțiune, deși cunoscând talentele și capacitatea lui Albert de a munci din greu, sunt sigur că *Duen* nu este în pericol de a fi vreodată neglijată și va continua să împodobească oceanele ca o amintire a gloriei trecute a navigației.

CAPITOLUL TREI

Aspecte ale navigației

Proiectarea, materialele, platformele și instrumentele ambarcațiunilor s-au schimbat radical de-a lungul anilor, iar chiar și unele concepte vechi și consacrate de navigație au fost analizate cu atenție. Marea, însă, este neschimbată și încă îl provoacă pe călătorul oceanic. În încercarea de a afla dacă tehnicile de abordare a acestor provocări s-au schimbat și ele sau au rămas aceleași, am discutat aceste aspecte cu cei 50 de marinari experimentați din cel de-al doilea studiu al meu, valorificând bogăția lor de cunoștințe, dobândite prin experiență directă. Vezi pagina 165 pentru detalii despre ambarcațiuni și echipaje implicate.

Experiența combinată a celor cincizeci de căpitani de curse de lungă distanță, pe care i-am intervievat personal de-a lungul unei perioade de timp, a fost într-adevăr considerabilă, însă doar unul sau doi dintre ei și-au transmis cunoștințele în scris. Susan și Eric Hiscock se încadrează într-o categorie aparte, cu trei și jumătate circumnavigații și peste 200.000 de mile în palmares, în timp ce Mike Bales de pe *Jellicle,* cea mai mică barcă din studiu, a petrecut ultimii douăzeci de ani cutreierând oceanele lumii în simplul său Folkboat. Unele dintre bărci erau chiar mai faimoase decât actualii lor proprietari, cum ar fi goeleta cu velă de trinchet veche de cincizeci de ani schooner-ul *Hawk,* anterior *Seven Seas*, navigate odată de Errol Flynn și președintele F. D. Roosevelt; *Orplid,* anterior *Hamburg VI,* o navă-școală pentru cadeții Marinei Germane, din păcate pierdută de atunci pe Marea Barieră de Corali; *Peregrine, racer* la Fastnet de dinainte de război, condusă de bătrânul navigator Albert Steele; sau îmbătrânita *Fortuna,* cu șapte curse de la Sydney la Hobart și două circumnavigații în jurnalul său de bord.

Întrebările mele au acoperit anumite aspecte ale navigației și ale funcționării zilnice a navei, dar am încercat și să aflu de la acești marinari

experimentați cum au făcut față vremii nefavorabile, diverselor situații de urgență și altor probleme pe mare.

Navigația în condiții de furtună

Tacticile pentru vreme grea au constituit nucleul sondajului, iar eu am întrebat pe fiecare skipper când și cum puneau barca în derivă, precum și la ce forță a vântului ar lua în considerare să se lase în voia valurilor sau să navigheze cu vânt de pupă și cu catarge goale.
În funcție de direcția vântului și de faptul că au suficient spațiu la mare, majoritatea căpitanilor au specificat că vor continua navigarea în vânturi de până la Forța 7 inclusiv. Cu un vânt în prova traversului sau cu uscat prea aproape pentru a fi confortabil sub vânt, majoritatea ambarcațiunilor se înclinau atunci când vântul ajungea la Forța 6. Mai mulți căpitani au specificat că se înclină nu numai atunci când vremea se înrăutățește, ci și pentru a încetini, pentru a aștepta lumina zilei pentru a ateriza sau, în cazul unei ambarcațiuni cu o singură mână fără autodirecție, doar pentru a se odihni.

Evident, tehnicile de ridicare a velelor la sub velă depindeau foarte mult de caracteristicile și atitudinea fiecărei ambarcațiuni, precum și de greement. Treisprezece skipperi mi-au spus că preferă să pună barca în derivă doar cu vela mare, fie întreagă atunci când vântul nu este prea puternic, fie terțarolată. Pe alte zece ambarcațiuni se folosea o velă trinchet mică în combinație cu vela principală. Șapte ketchuri se aflau de obicei sub o velă trinchet mică și o velă artimon, adesea cu terțarolă la artimon. Chiar și skipperii care nu apreciau prea mult un ketch ca velatură de croazieră considerau că vela artimon este un avantaj atunci când pui barca în derivă pe vreme grea, fiind mult mai ușor de manevrat decât vela mare.. Căpitanul unui ketch, care odată se afla sub o velă principală terțarolată în condiții extrem de dificile, a constatat că apa care se spărgea peste ambarcațiune nu avea suficient spațiu pentru a se scurge pe sub ghiul principal. trecut apoi pe foc de strai și artimonul terțarolat, ceea ce a îmbunătățit imediat situația.

Când vine vorba de vreme grea, neozeelandezul Tony Ray, circumnavigator și skipperul lui *Ben Gunn*, se numără printre tot mai mulți skipperi a căror tactică preferată este să coboare toate velele și să se lase în voia valurilor.

Skipperii a două bărci au ales să pună barca în derivă doar cu focul, în timp ce un ketch o făcea de obicei doar sub artimon, iar o goeletă sub foc principal și foc de strai. Skipperii a șapte bărci nu puseseră niciodată sau doar foarte rar barca în derivă sub vele, trecând direct la a se lăsa în voia valurilor atunci când condițiile se înrăutățeau. Tony Ray, care a făcut înconjurul lumii pe *Ben Gunn*, mi-a spus că, temându-se să nu spargă ferestrele mari ale sloopului Herreshoff de 29 de picioare, au renunțat la manevra de a pune barca în derivă și au preferat să se lase în voia valurilor când vremea se strica, reducând astfel cantitatea de apă care se spărgea peste barcă în această poziție.

Când barca este pusă în derivă cu focul bracat în babord și vela mare terțarolată, ea continuă totuși să înainteze, deși focul încearcă să contracareze această mișcare. În vânturi puternice, această înaintare poate face ca valuri grele să se spargă peste barcă, iar în astfel de situații cei mai mulți skipperi iau în considerare coborârea tuturor velelor și fie să se lase în voia valurilor, fie să fugă cu vântul din spate. Când se lasă în voia valurilor, majoritatea bărcilor ajung cu vântul și valurile din travers, derivând încet spre sub vânt. Vorbind cu cei 32 de skipperi care navigaseră sub catarge goale, fie lăsând barca în voia valurilor, fie fugind cu vremea din spate, am constatat că în fiecare caz decizia depindea foarte mult de caracteristicile bărcii, starea mării, condiția fizică a echipajului și adesea și de vârsta

acestuia. Șase skipperi au declarat că, de îndată ce vântul ajungea la Forța 7 sau mai mult, coborau de regulă toate velele și se lăsau în voia valurilor. Unele dintre acestea erau bărci mai mici sau bărci care nu se comportau bine în mare grea atunci când erau puse în derivă sub vele. Aproape jumătate dintre bărcile incluse în sondaj (23) treceau de obicei sub catarge goale odată ce vântul ajungea la forță de furtună (Forța 8 și peste). Aceste ambarcațiuni s-au adăugat celor șase anterioare care aveau tendința de a instala velele mai devreme. Toți cei 29 de skipperi au descris lăsarea în voia valurilor ca fiind tactica lor preferată atunci când vremea se înrăutățește, recurgând adesea direct la această manevră în loc să pună barca în derivă sub vreo velă. Un skipper a remarcat că, fiind mai în vârstă și neavând motive să se grăbească, preferau să o ia mai ușor de îndată ce vremea devenea neplăcută. Fie din cauza vârstei, fie a experienței, mai mulți dintre acești skipperi mi-au spus că, în tinerețe, ar fi continuat să navigheze sub vele în condiții similare, dar au ajuns acum la concluzia că lăsarea în voia valurilor are multe avantaje. Pe de altă parte, doi skipperi tineri — ambii afirmând că bărcile lor erau rigide și se comportau foarte bine în vreme grea — preferau să continue să navigheze în vânturi de forță de furtună, dar ar lua în considerare să se lase în voia valurilor la vânturi de peste 50 de noduri. Skipperul unei singure bărci a declarat că el continua să navigheze indiferent de tăria vântului, lucru pe care îl făcuse de fapt și în vânturi de peste Forța 10. Barca în cauză, *Duen,* este o ambarcațiune grea, cu deplasament mare, construită să înfrunte furtunile fără dificultate.

Ancorele marine sau ancorele plutitoare par să-și fi pierdut atractivitatea în rândul majorității marinarilor. Chiar și unii dintre căpitanii cu o orientare mai tradițională considerau utilitatea lor ca fiind limitată și chiar îndoielnică. Din cele 50 de ambarcațiuni studiate, 11 aveau la bord o ancoră plutitoare și dintre acestea doar patru le folosiseră vreodată. Albert Steele de pe *Peregrine ,*a fost unul dintre puținii căpitani care foloseau o ancoră plutitoare, pe care o arunca din pupa bărcii sale cu două capete. Robbie Millar de pe *Wrangler,* de asemenea, a tras o ancoră plutitoare din spate când a mers înainte de vreme rea. În același timp, a purtat o velă de trinchet trasă strâns pentru a stabiliza barca, lăsând cârma liberă.

Unii dintre căpitanii ambarcațiunilor fără ancore marine au subliniat că, dacă au nevoie disperată să încetinească barca, pot improviza cu ușurință un fel de remorcă. Având în vedere această eventualitate, unele ambarcațiuni

purtau la bord o anvelopă veche de mașină, în timp ce altele aveau ancore grele disponibile. Bob Miller de pe *Galatea IV,* care a fost surprins odată de o furtună de Forța 12, a târât o anvelopă la capătul unei parâme de 80 de picioare (24 de metri), încetinind barca de la șase la patru noduri fără a se sparge valurile la pupa, barca fiind ținută cu ușurință sub control tot timpul.

Principiul încetinirii unei ambarcațiuni în condiții extreme a fost un subiect de dezbatere printre căpitanii de croazieră. Unii sunt de părere că ar trebui să continui cât mai repede posibil, încercând să depășești valurile care vin în cale, menținând în același timp barca ferm sub control și, evident, conducând manual. Cu toate acestea, pot apărea situații în care, oricât de repede s-ar mișca o ambarcațiune, aceasta poate fi depășită de un val care vine în spatele ei. Asta i s-a întâmplat *Sarei III* pe pasajul spre Panama, când a întâmpinat vreme rea în Caraibe. Un val mare a ridicat sloopul suedez de 9 metri și l-a proiectat înainte, făcându-l să-și îngroape prova și să se răstoarne. Din fericire, barca a ieșit la suprafață cu catargul intact, dar plină de apă dedesubt și în pericol de scufundare. În timp ce zăcea pe jumătate scufundată, a fost răsturnată încă o dată, dar a scăpat din nou cu doar daune minore. Căpitanul Christer Fredriksson mi-a spus mai târziu că era convins că *Sara III* naviga mult prea repede pentru acele condiții și că, dacă ar fi încetinit mai devreme, probabil că nenorocirea nu s-ar fi întâmplat.

Studiul a inclus o gamă largă de ambarcațiuni cu deplasament atât mare, cât și ușor, mari și mici, cu chile lungi și cu aripioare, așa că a fost foarte dificil să găsesc un numitor comun care să-mi permită să trag niște concluzii generale pe tema gestionării vremii nefavorabile. Cu toate acestea, discutând tehnici de navigație pe vreme nefavorabilă cu cei mai experimentați căpitani, dintre care o duzină navigaseră peste 50.000 de mile, am detectat la fiecare dintre ei o încredere profundă în navigabilitatea ambarcațiunilor lor. Fiecare dintre căpitanii cu care am vorbit, care trecuseră prin condiții extreme aruncând toate velele, instalând coca, fixând șipcile și lăsând barca să se descurce singură, a subliniat înțelepciunea unei astfel de acțiuni și a considerat această tactică mai satisfăcătoare decât încercarea de a lupta cu intemperiile.

Gestionarea situațiilor de urgență

Mai multe ambarcațiuni incluse în studiu s-au confruntat cu destule dezastre, practic în fiecare caz echipajul fiind nevoit să se ocupe singur de aceste situații de urgență, rareori putând apela la ajutor extern. Căpitanii au fost rugați să descrie situațiile de urgență din trecut, atât de natură mecanică, cât și medicală, precum și măsurile pe care le iau pentru a face față unor astfel de situații de urgență în viitor.

DEFECTE ȘI REPARAȚII

Demontarea catargului

Probabil cea mai traumatizantă defecțiune la o barcă cu pânze este dezarboararea, așa că am încercat să aflu ce provizii aveau ambarcațiunile pentru un greement în caz că își pierdeau catargul. Mai mulți căpitani au subliniat că vor încerca să salveze cât mai mult posibil din orice greement și vergi ar mai fi rămas; 28 de ambarcațiuni cărau o rezervă bună de cleme de rezervă pentru sârmă și cablu, pentru a fi folosite în astfel de situații de urgență. Două dintre bărcile mai vechi din lemn aveau vergi de rezervă din lemn, unul dintre căpitanii acestuia remarcând că barca sa era practic acoperită de un potențial tachelaj.

Larry Pooter a avut parte de destule situații de urgență pe trimaranul său *Spaciety* în timpul a două croaziere în Pacific. Într-o ocazie a reparat un flotor găurit de o balenă, iar în alta a fost dezarborat și a ajuns în port sub un catarg de avarie.

Două dintre bărcile incluse în sondaj fuseseră dezarborate și ajunseseră în port sub un catarg de avarie. Trimaranul *Spaciety* a reușit să continue navigația cu un catarg mai scurt, în timp ce *Jellicle* și-a construit un catarg bipod dintr-o vâslă mare de canotaj și două tangoane de spinnaker legate împreună. Utilizarea tangoanelor de spinnaker sau a celor de alergare ca posibil catarg de avarie a fost menționată de mai mulți skipperi, unii dintre ei subliniind că, mai ales pe sloopuri, tangoanele nu ar trebui fixate pe catarg, pentru a nu fi pierdute odată cu acesta în cazul dezarborării. Din același motiv, catargul artimon de pe ketch-urile de croazieră ar trebui să fie montat complet independent de catargul principal.

Defecțiunea greementelor

Cea mai frecventă urgență majoră întâlnită pe mare a fost cea a rupturii greementelor fixe, ruperea fiind cauzată fie de oboseala metalelor, fie de defectarea terminalelor cablurilor sau a întinzătorilor. În toate cele opt cazuri, reparațiile au fost efectuate pe mare, două dintre ele implicând mai multe ore de lucru la catarg. Alan Allmark de pe *Telemark,*care a trebuit să înlocuiască un întinzător rupt pe mare, a subliniat că reparația ar fi putut fi mult mai ușoară dacă toate întinzătoarele de pe barca sa ar fi fost de aceeași dimensiune, deoarece singura piesă de rezervă pe care o avea asupra sa nu era, bineînțeles, de dimensiunea celei care se rupsese.

O altă defecțiune frecventă pe mare o reprezentau rupturile la funga velei (drisă), iar mulți căpitani au subliniat utilitatea de a avea suficiente drise de rezervă, nu doar pentru a dubla drisele existente, ci și pentru a fi folosite în locul unui eșalon sau al unui panou rupt. Trei căpitani au descris experiența înfricoșătoare de a se urca în aer pe o cale maritimă pentru a înlocui o drisă, doi s-au urcat pe un scaun de gabier, iar al treilea s-a urcat relativ confortabil pe treptele catargului. O recomandare a fost montarea unui blocaj și a unei drise suplimentare în vârful catargului înainte de o traversare lungă, pentru a evita o astfel de eventualitate.

Defecțiune a direcției

A treia cea mai frecventă defecțiune a fost cea a cablurilor de direcție, în special în timpul curselor lungi în direcția vântului. Deși în toate cazurile reparația a fost efectuată pe mare, căpitanii care nu aveau cârme de urgență

ușor accesibile au recunoscut avantajul unui astfel de sistem de rezervă. Eventual, o cârmă auxiliară ar putea fi montată permanent.

Poate că și mai traumatizant decât pierderea unui catarg este pierderea cârmei. Două ambarcațiuni au suferit această avarie într-o traversată lungă, ambele după curse lungi în direcția vântului, când cârmele funcționaseră continuu, sub autopilot. *Calao* a ajuns în Barbados după o traversare de optsprezece zile a Atlanticului, cu cârma susținută de un singur șurub, după ce axele inferioare se desprinseseră. Pompa electrică abia a reușit să oprească debitul de apă care țâșnea în barcă prin garnitura slăbită a cârmei, iar căpitanul, Erick Bouteleux, a mărturisit mai târziu că au existat momente când a fost convins că nu vor ajunge niciodată la uscat. Erick era, de asemenea, tulburat de faptul că văzuseră o rachetă de semnalizare cu patru zile înainte de a ajunge în Barbados, dar nu au putut să se întoarcă în vântul de 25 de noduri, deoarece acum trebuiau să facă față nu doar cârmei rupte, ci și unui strai de prova smuls; catargul mai era ținut în picioare doar de driza de foc de rezervă.

Jocelyn a avut o sosire la fel de dramatică în Insulele Marquesas după ce cârma s-a pierdut complet în ultimele zile ale traversării din California. Echipajul a reușit să mențină barca în direcția vântului cu ajutorul unei cârme improvizate și a vâslei cu autodirecție. Cu ajutorul radioamatorului de la bord, echipajul a găsit o altă barcă în Insulele Marquesas, care a venit să se întâlnească cu ei și i-a ajutat să ajungă în siguranță în Nuku Hiva. *Jellicle,* deasemeni și-a pierdut și cârma, dar din fericire, cârma suspendată de pupa a fost fixată de barcă cu o șnur și a putut fi recuperată.

Derivoare

Patru ambarcațiuni au avut diverse probleme cu deriva centrală, ceea ce i-a determinat pe fiecare dintre căpitani să își exprime îndoielile cu privire la utilitatea unei derivor pe o ambarcațiune de croazieră. Trei dintre ambarcațiunile în cauză erau monococi, a patra fiind catamaranul *Shangri-La* cărora li s-au îndepărtat derivorul în Punta Arenas, după ce au ocolit Capul Horn. După îndepărtarea derivorului central au fost adăugate chile false, ceea ce, de fapt, a îmbunătățit performanța generală a catamaranului.

Probleme cu motorul

Reparațiile motoarelor au fost un domeniu în care autonomia celor care se confruntau cu probleme mecanice i-a dezamăgit adesea și au fost nevoiți să apeleze la ajutor extern, deși doi căpitani au reușit să efectueze reparații spectaculoase în timpul traversării. Royal McInness de pe *Mac's Opal* a fabricat un nou arbore de pompă de apă pentru a-l înlocui pe cel original, care s-a rupt când admisia apei de răcire a fost blocată de piatra ponce aruncată de activitatea vulcanică din apropierea orașului Tonga. Albert Fletcher de pe *Duen* (colecționarul obsedat de unelte) și-a revizuit complet motorul pe mare, înlocuind chiar și segmenții de piston. Chiar dacă majoritatea căpitanilor din studiu nu au putut efectua reparații de o asemenea complexitate, toți cei care au întâmpinat probleme în timpul traversării sau în ancoraje îndepărtate au reușit să îndrepte lucrurile singuri.

Balene

Coliziunile cu balenele sunt un subiect care a primit o atenție considerabilă în ultimii ani și, deși trei dintre iahturile incluse în studiu s-au ciocnit cu balene, pagubele suferite nu au fost suficient de grave pentru a pune în pericol vreuna dintre ambarcațiunile în cauză. Două coliziuni au avut loc noaptea, *Gambol* în Atlanticul de Sud, *Galatea IV* în Marea Bismarck și, deși ambele navigau rapid la momentul respectiv, carenele lor puternic construite au supraviețuit impactului fără daune structurale grave. Trimaranul *Spaciety,* în timp ce se afla în traversarea din California spre Insulele Marchize, a fost înconjurat de un grup mare de balene ucigașe, dintre care una a lovit un flotor și l-a găurit. Din fericire, stabilitatea trimaranului nu a fost grav afectată, iar Larry Pooter a reușit să acopere gaura cu diametrul de 35 cm cu placaj, șuruburi pentru lemn și rășină epoxidică subacvatică. Peticul improvizat a rezistat patru luni și a doua zi după reparație, *Spaciety* a parcurs 200 de mile.

UNELTE NECESARE LA BORD

Pentru a face față tuturor acestor situații de urgență și multor altele, o cantitate bună de unelte și piese de schimb este esențială. Printre cei 50 de căpitani chestionați cu privire la acest aspect, 26 au descris gama de unelte pe care o aveau la bord ca fiind bună, în timp ce 14 căpitani au recunoscut că uneltele lor erau doar suficiente. Zece căpitani au considerat că rezervele lor de unelte erau excelente, ceea ce însemna adesea că au putut să-i ajute pe căpitanii mai puțin norocoși care nu avuseseră mijloacele sau previziunea de a achiziționa toate uneltele necesare înainte de a pleca la drum. Trebuie subliniat, totuși, că ceea ce unii căpitani considerau o cantitate bună de unelte ar părea mai puțin decât un minim adecvat pentru alții. Unele ambarcațiuni nici măcar nu aveau o menghină, în timp ce altele aveau un atelier complet fie în prova, fie lângă sala motoarelor. În general, o cantitate foarte bună de unelte era transportată pe acele ambarcațiuni construite sau echipate de căpitanii lor. Mai multe ambarcațiuni aveau, de asemenea, o gamă de unelte electrice care puteau fi utilizate împreună cu un generator.

Importanța posibilității de a efectua reparații esențiale a fost subliniată în repetate rânduri. Dud Dewey, care a avut parte de destule lucrări la barca sa de 50 de ani, *Hawk,* considera capacitatea de a repara totul pe propria barcă de o importanță capitală, considerând-o principalul ingredient al siguranței

cuiva. Alan Allmark de la *Telemark* a subliniat, de asemenea, că, mai presus de orice, oricine plănuiește o călătorie pe distanțe lungi ar trebui să încerce să fie complet autosuficient în a-și rezolva problemele pe propria barcă.

URGENȚE MEDICALE.

Urgențele medicale au fost destul de rare, 39 din cele 50 de ambarcațiuni neavând niciodată nu au suferit accidente sau urgențe medicale grave. Mai multe persoane au mers până acolo încât au specificat că se simțeau mult mai în formă și mai sănătoase decât atunci când trăiau pe uscat, în special cele eliberate de locurile de muncă blocate la birou.

Dintre cele unsprezece ambarcațiuni rămase, cele mai frecvente accidente de natură medicală au fost, de departe, fracturile de oase. Pe șapte ambarcațiuni au fost rupte diverse oase, de la picioare, nas, coate și încheieturi până la coaste fisurate. Un cuplu a avut ghinionul să-și rupă ambele oase de la picioare la câteva zile distanță. Din fericire, însă, majoritatea acestor rupturi au avut loc în port și au fost tratate profesional la un spital local. În mijlocul oceanului, Nancy Lewis de pe *L'Orion* a resimțit toată forța manetei troliului peste față, ceea ce i-a zdrobit nasul și i-a provocat multe daune. Prin intermediul radioamatorului, a vorbit cu centrul medical din Honolulu, Hawaii, rețeaua de amatori putând solicita sfatul unui specialist 24 de ore pe zi. În decurs de zece minute de la accident, vorbea cu un neurochirurg, care a sfătuit-o exact ce să facă. Deși la sosirea în port, Nancy a trebuit să se întoarcă în Statele Unite pentru o operație, este convinsă că sfaturile excelente pe care le-a primit au jucat un rol major în tratamentul rănii sale, care acum nu mai este vizibilă.

A doua cea mai frecventă problemă întâlnită a fost infecția gravă, de diferite tipuri. Toate acestea au fost tratate din cutiile medicale de la bord. Arsurile au fost destul de rare: doar o persoană a suferit o arsură gravă cauzată de apă fierbinte, în timp ce o alta aproape și-a pierdut un ochi după ce a sudat fără a purta ochelari de protecție. Singura boală gravă care a implicat întoarcerea în port a fost pneumonia contractată după inhalarea vomei în timpul răului de mare. Deși nu a fost descrisă ca o urgență, mulți oameni au menționat incidența ridicată a infecțiilor bacteriene în zonele tropicale și vigilența constantă necesară pentru a preveni apariția infecțiilor septice la tăieturi și zgârieturi. Multe dintre aceste infecții sunt cauzate de

bacteria stafilococ, care, odată ajunsă în fluxul sanguin, este foarte dificil de eradicat și poate necesita tratament cu antibiotice.

I-am întrebat pe toți cei cincizeci de căpitani cum ar gestiona trei situații de urgență ipotetice, și anume oase rupte, arsuri grave și apendicită. Pentru a face față membrelor rupte, douăzeci și una de ambarcațiuni aveau o selecție de atele, două aveau atele gonflabile; în timp ce patru ambarcațiuni aveau o selecție de bandaje de ipsos. Optsprezece căpitani au specificat că puteau improviza cu ușurință atele din materialele existente la bord, cum ar fi creioane, rigle și șipci de vele, în timp ce cinci ambarcațiuni nu aveau deloc prevederi pentru oase rupte.

Patruzeci și cinci de ambarcațiuni transportau în trusele medicale unguente specifice și/sau pansamente sterile speciale pentru arsuri, destinate tratării arsurilor grave. Un căpitan a declarat că ar prefera să lase arsura netratată până când va putea primi îngrijiri calificate, în timp ce un alt căpitan a recomandat să sară în mare. Acest lucru nu este chiar atât de nebunesc pe cât pare, deoarece una dintre prioritățile în tratarea unei arsuri majore este răcirea pielii cu apă rece, iar apa de mare curată este suficientă, dacă nu este ușor disponibilă apă proaspătă. Cele două mari pericole dacă o arsură este gravă sunt infecția și pierderea de lichide care duce la șoc. O ambarcațiune avea o perfuzie intravenoasă pentru această eventualitate. Patru ambarcațiuni însă nu aveau nicio opțiune pentru tratarea unei arsuri.

În mod similar, doi căpitani nu aveau nicio idee cum vor face față apendicitei. Apendicita este o urgență care îngrijorează mulți potențiali călători pe distanțe lungi, deși nu am auzit de niciun caz pe mare. Opt echipaje rezolvaseră problema în avans, îndepărtându-și apendicele în mod intenționat înainte de croazieră. Un cuplu a insistat că sunt mult prea bătrâni și că au un risc mic de a contracta această apendicită, în timp ce doi căpitani au spus că se vor grăbi spre cel mai apropiat port, unul dintre aceștia putând să-și înghesuie pacientul în gheață. Cu toate acestea, majoritatea căpitanilor încercau să suprime temporar apendicita cu doze mari de antibiotice până când ajungeau în port, iar acești treizeci și cinci de căpitani purtau o selecție de antibiotice în cutiile lor medicale în acest scop. Trei căpitani erau pregătiți să opereze în caz de urgență. Un căpitan a spus că, dacă antibioticele nu reușesc să suprime apendicita la copiii săi, nu va ezita să opereze, în timp ce un alt căpitan poseda o carte care descria operația pas cu pas. Al treilea

căpitan era singurul dintre aceștia cu vreo pregătire medicală, fiind dentist, și avea în barcă anestezic și instrumente pentru această eventualitate.

Printre cei intervievați, patru erau medici și patru asistente medicale calificate, în timp ce soția unui căpitan urmase un curs intensiv de prim ajutor înainte de călătorie. Persoanele care aveau aparate de radioamatorism la bord au declarat invariabil că ar solicita sfaturi calificate cu privire la probleme medicale prin intermediul rețelelor de radioamatorism. În cele două cazuri în care a avut loc o astfel de urgență, sfaturile de specialitate au fost disponibile în câteva minute de la începerea transmisiei. Majoritatea ambarcațiunilor aveau un manual de prim ajutor și o trusă medicală bine aprovizionată. Nouă ambarcațiuni au evaluat selecția de medicamente din trusa lor ca fiind excelentă, 29 ca fiind bună, 11 ca fiind adecvată și doar un căpitan a recunoscut că trusa sa medicală era prost aprovizionată.

Evident, pentru călătoriile pe ocean, trusa cu medicamente ar trebui să conțină o gamă largă de medicamente.

O listă de bază pentru o croazieră extinsă departe de facilitățile medicale imediate ar trebui să includă cel puțin următoarele:

Vată de bumbac
Diverse dimensiuni de pansamente adezive impermeabile
Tifon sterilizat
Bandaje
Bandaje elastice pentru entorse
Pansamente sterile speciale pentru arsuri
Foarfece, forceps, ace de siguranță
Termometru
Seringi și ace de unică folosință
Ace sterile cu suturi pentru coasere
Dezinfectant
Soluție sau unguent antiseptic
Pudră antibiotică (de exemplu, care conține neomicină, pudra poate fi mai bună decât cremele în condiții tropicale umede)
Cremă sau spray pentru tratamentul arsurilor (antibiotice, Phenergan)
Cremă antihistaminică pentru ameliorarea mușcăturilor și înțepăturilor de insecte

Tablete antihistaminice antialergice (care pot fi utilizate pentru alergii alimentare, mușcături de insecte, înțepături de meduze etc.)
Antibiotice - ampicilină (acoperă o gamă largă de infecții, disponibile sub formă de sirop pentru copii)
-tetraciclină (nu este recomandată pentru copii sub 12 ani, doze mari pot suprima apendicita în caz de urgență)
Sulfonamidă antibacteriană, pentru infecții ale tractului urinar, laxativ
Tablete antidiareice sau amestec de caolin pentru copii
Analgezic — aspirină/paracetamol pentru dureri minore, precum și pentru reducerea temperaturii
- pentazocină pentru dureri mai severe
Somnifere, utile pentru a ajuta o persoană cu dureri severe să doarmă bine noaptea
Elixirul de prometazină, cum ar fi Phenergan, util ca sedativ pentru un copil bolnav și, de asemenea, pentru afecțiuni alergice, greață *etc.*
Anestezie locală pentru a permite curățarea și suturarea unei plăgi majore
Picături anestezice locale specifice pentru îndepărtarea corpurilor străine din ochi
Picături și unguente pentru infecții oculare (cloramfenicol)
Picături pentru urechi pentru infecții bacteriene ale urechii
Preparat antifungic pentru piciorul atletului și alte infecții fungice
Tablete anti-rău de mare
Repelent pentru insecte
Loțiune de protecție solară
Comprimate antimalarice pentru uz profilactic (clorochină)

Trebuie solicitat sfatul medicului cu privire la antibioticele care trebuie administrate, deoarece unele persoane sunt sensibile la penicilină și, la fel ca toate medicamentele puternice, antibioticele nu trebuie utilizate cu ușurință. Multe persoane poartă seringi și ace de unică folosință în cazul în care ar trebui să facă o injecție în țările care nu utilizează seringi de unică folosință, deoarece riscul de hepatită cauzat de acele și seringile sterilizate necorespunzător este considerabil.

În ultimii ani, s-a înregistrat o recrudescență a malariei în multe țări tropicale și este foarte recomandat să începeți administrarea medicamentelor profilactice înainte de a intra într-o zonă cunoscută pentru malarie.

Informații despre aceste zone pot fi obținute de la autoritățile sanitare locale, care vor recomanda, de asemenea, medicamentul adecvat, deoarece unele tulpini de malarie au devenit acum rezistente la unele dintre aceste medicamente.

Reglementările privind drogurile variază enorm de la o țară la alta, iar unii funcționari vamali confiscă anumite medicamente, cum ar fi analgezicele puternice precum morfina. În mai multe țări însă, legile sunt foarte relaxate, iar medicamentele care în mod normal necesită rețetă, cum ar fi antibioticele, pot fi cumpărate fără rețetă. Multe ambarcațiuni folosesc această ocazie pentru a-și aproviziona trusa medicală sau pentru a înlocui medicamentele care au expirat.

Ocupându-mă în principal de situații de urgență, nu am inclus în chestionar întrebări despre răul de mare, o omisiune care mi-a fost semnalată de mai multe persoane, de obicei cele care au suferit. Mulți dintre acești călători pe distanțe lungi au suferit de rău de mare într-o măsură mai mică sau mai mare, mai multe femei fiind grav afectate, astfel încât căpitanii lor au navigat practic singuri atunci când vremea s-a năpustit. Din conversațiile generale, se pare că majoritatea celor care sufereau s-au împăcat cu această boală în felul lor personal, deși recent au existat afirmații excelente pentru mai multe produse noi pe piață.

O altă problemă care a cauzat îngrijorare călătorilor în apele tropicale a fost *ciguatera.* Acest tip de intoxicație cu pești se găsește la peștii prinși aproape de țărm și în apropierea recifurilor și rareori se aplică peștilor prinși prin pescuit cu trolling în oceanul deschis. În prezent, nu există nicio modalitate de a detecta un pește toxic, iar toxicitatea variază de la insulă la insulă și de la specie la specie. Din acest motiv, multe echipaje au preferat să nu pescuiască deloc. Alții au urmat sfatul localnicilor cu privire la ce pești erau comestibili și ce secțiune a recifului să evite.

Mai multe echipaje cu care am vorbit au suferit de intoxicații cu *ciguatera*, unii dintre ei rămânând sensibili și incapabili să mănânce pește fără o reapariție a simptomelor. Unul dintre aceștia, un medic, a spus că ar fi trebuit să știe că nu trebuie să mănânce țipar, care este una dintre speciile cele mai susceptibile de a fi toxice. Simptomele sunt neplăcute, de obicei gastrointestinale. Există, de asemenea, anumite simptome neurologice, cum ar fi furnicături și amorțeală. Poate fi fatală în cazuri rare, iar atacurile severe pot lăsa victima slăbită timp de luni de zile.

Ciguatera a fost o boală misterioasă în Caraibe și Pacific încă de când a fost descrisă pentru prima dată de Columb, dar acum se află mai multe informații despre cauzele acestor focare, în principal datorită echipei de cercetare conduse de Dr. Bagnis în Tahiti. El a demonstrat că este cauzată de o plantă unicelulară minusculă, care crește pe corali și este mâncată de pești. Aceste organisme cresc rapid pe orice suprafață expusă de corali, iar Dr. Bagnis a arătat cum focarele de *ciguatera* au urmat distrugerii naturale a coralilor (cum ar fi izbucnirea care a urmat valurilor tsunami și furtunilor violente din Insulele Marquesas în anii 1960) sau distrugerii induse de om, cum ar fi exploziile, dragarea, depozitarea deșeurilor, construcția de cheiuri și diguri.

Toxina este cumulativă și, cel mai probabil, afectează persoanele care se bazează pe pește ca parte importantă a dietei lor, la fel ca și mulți dintre acești călători care aveau bugete restrânse. Cu toate acestea, un număr mare de zone și pești nu au probleme, iar peștele proaspăt este o cină gustoasă căutată de mulți navigatori, așa că câteva sfaturi ar putea fi utile. Pescuitul cu undiță în largul mării este destul de sigur. Dintre peștii de recif, peștii chirurg și peștii papagal sunt cei mai susceptibili de a fi toxici, la fel și oricare dintre prădătorii mari, cum ar fi snapperul, barracuda și grouper-ul. Cei de peste 75 de centimetri pot acumula toxine și ar trebui evitați. Ficatul, icrele și capul nu trebuie consumate și trebuie avut grijă să nu se perforeze intestinele la curățare. În zonele cu dubii, este prudent să nu se consume pește mai mult de o dată sau de două ori pe săptămână și, de preferință, în porții mici, deoarece toxicitatea este direct legată de cantitatea consumată. Cunoștințele locale sunt de obicei fiabile.

Rutina zilnică

O secțiune a studiului despre navigație s-a ocupat de conducerea zilnică a navei pe mare. După ce am tratat tacticile folosite pe vreme rea, i-am întrebat pe căpitani despre atitudinea lor generală față de reducerea velelor.

REDUCEREA VELATURII

Șapte căpitani au specificat că reduc velele noaptea din principiu, indiferent de vreme. Un alt căpitan reducea velele ocazional înainte de căderea nopții,

în timp ce altul făcea acest lucru doar când naviga de unul singur. Pe de altă parte, când condițiile păreau incerte, fie noaptea, fie ziua, din 50 de căpitani, 41 terțarolau în general velele, fără a aștepta ca vremea să-și demonstreze intențiile. Cei nouă căpitani rămași continuau să navigheze cu vele largi până în ultimul moment. Unii dintre căpitanii de școală veche au subliniat că în zilele noastre poartă vele mult mai mult timp decât înainte, bazându-se pe forța superioară a materialelor moderne.

Majoritatea ambarcațiunilor (30) aveau vele principale cu terțarolare prin cădere, 11 aveau prin roluire în catarg, 7 aveau reducerea velei prin puncte, iar 2 aveau atât sisteme cu rulare, cât și prin cădere. Mai multe dintre ambarcațiunile care aveau roluire în catarg aveau și puncte de rizuire cusute în vela principală ca măsură de precauție în cazul în care echipamentul de rulare se defectează. La majoritatea ketch-urilor, vela artimon avea puncte de rizuire, chiar și atunci când vela principală în sine avea sistem de cădere sau cu roluire.

Căpitanii au fost, de asemenea, rugați să comenteze avantajele și dezavantajele sistemului lor specific de terțarolare. Cei care aveau terțarolare prin cădere au fost cei mai mulțumiți, în principal datorită vitezei și ușurinței în operare. Timpul mediu estimat de căpitani pentru punerea unei terțarole în velele lor principale prin această metodă a fost de trei până la cinci minute.

HAMURI DE SIGURANȚĂ

Pe șase ambarcațiuni, hamurile de siguranță erau purtate în permanență de către orice persoană care lucra pe punte, nu doar de căpitan. Echipajele a încă unsprezece ambarcațiuni purtau hamuri ocazional, atât pe vreme bună, cât și pe vreme rea. Pe opt ambarcațiuni, hamurile erau purtate întotdeauna pe vreme rea, în timp ce pe alte opt ambarcațiuni, hamurile erau purtate de cei care făceau garda de noapte. Căpitanii a șase ambarcațiuni mi-au spus că purtau hamuri atât noaptea, cât și pe vreme rea. Pe celelalte unsprezece ambarcațiuni, hamurile de siguranță nu erau purtate practic niciodată, deși în majoritatea cazurilor erau disponibile la bord.

CARTURI

Sistemul urmat pentru efectuarea carturilor a variat enorm de la o barcă la alta, de la câțiva care nu țineau carturi regulate deloc, până la o mână de căpitani care își conduc navele pe liniile Marinei. Doi factori au influențat foarte mult efectuarea carturilor: dacă barca era echipată cu pilot automat sau cu autodirecție și numărul de membri ai echipajului disponibili. Din cele cincizeci de ambarcațiuni, opt nu aveau nici dispozitiv de autodirecție, nici pilot automat, cinci dintre ele fiind conduse manual în mod continuu și, prin urmare, fiind obligate să țină un sistem regulat de carturi. Echipajele celorlalte trei ambarcațiuni le lăsau ocazional să se descurce singure, ajustând velele și cârma. Evident, cei patru navigatori de unul singur, dintre care unul nu avea autodirecție, nici măcar nu puteau încerca să țină carturi regulate, deși încercau să fie cât mai bine supravegheați posibil. Acest lucru nu este întotdeauna suficient de bun, fapt subliniat de pierderea lui *Tehani III* a lui Jan Swerts într-un recif din Fiji într-o noapte întunecată, cu mare agitată. În ultimele două zile cerul fusese acoperit de nori și nu a putut să observe. Combinația dintre o poziție eronată a DR și faptul că, în aceste condiții, el nu a putut să supravegheze permanent, a avut consecințe dezastruoase.

Mike Morrish consideră că echipamentele de autodirecție încurajează o abordare nonșalantă a cartului, așa că *Fortuna* a navigat în jurul lumii fără autodirecție, iar toți membrii familiei Morrish trebuiau să-și ia rândul la cârmă.

Pe majoritatea ambarcațiunilor unde se făceau carturi de rutină, un sistem fix de carturi funcționa doar noaptea. În cazul multor cupluri, exista o atitudine de reciprocitate, adesea bărbații efectuând carturi mai lungi noaptea. Pe majoritatea ambarcațiunilor cu un echipaj de doi membri, nopțile erau împărțite în patru perioade de câte trei ore, cu două perioade de cart și două perioade de odihnă. Ambarcațiunile cu un echipaj de trei membri aveau un aranjament similar, astfel încât, într-o noapte dată, doar un membru al echipajului trebuia să efectueze două carturi. Ambarcațiunile cu echipaje mai mari țineau, în general, carturi de două ore, în special cele conduse manual. Toți copiii mai mari făceau carturi, deși nu întotdeauna noaptea, în timp ce pe o ambarcațiune fără autoguvernare, copiii trebuiau să efectueze carturi de zi și de noapte și să conducă manual, ca toți ceilalți. Pe o altă ambarcațiune, doi copii mai mici își stăteau carturile împreună.

Sistemul de cart era în general modificat în caz de vreme rea, căpitanii ambarcațiunilor cu echipaj redus fie reducând durata cartului, fie punând întregul echipaj în așteptare sub apă, doar ocazional fiind ținută o veghe în cockpit. O serie de ambarcațiuni, în special cele cu echipaje mai mari, nu și-au modificat sistemele de cart pe vreme rea.

Chiar și pe bărcile care, de obicei, țineau un sistem lejer de carturi, se menținea o supraveghere mult mai atentă atunci când se apropiau de țărm sau navigau în apropierea unor rute maritime cunoscute. Se efectuau carturi atente la apropierea de țărm sau la navigarea în apropierea rutelor de navigație cunoscute. Doar doi căpitani au recunoscut că, în timp ce navigau departe de rutele de navigație, nu se efectuau carturi deloc și întregul echipaj adormea noaptea. Pe alte șapte ambarcațiuni, nici carturile nu se efectuau corespunzător, căpitanul bazându-se pe membrii echipajului și pe el însuși pentru a se trezi ocazional și a privi în jur, durata acestor intervale fiind de diferite durate, deși pe majoritatea ambarcațiunilor acest lucru se făcea aproximativ o dată la oră. Mai multe ambarcațiuni, ai căror căpitani insistau asupra efectuării unor carturi nominale, ar trebui, de fapt, incluse în această ultimă categorie, deoarece atitudinea echipajelor lor față de corvoada

efectuării carturilor era foarte nepăsătoare în mijlocul oceanului, căpitanul de cart moțăind adesea între carturi.

Aceste concluzii au confirmat rezultatele inspecției mele din Suva, când fusese investigat și sistemul de cart de pe ambarcațiunile de lungă distanță. Dintre cele 62 de ambarcațiuni ale acelei inspecții, doar pe 45 era în funcțiune un sistem complet de cart, toți membrii adulți ai echipajului efectuând cartul pe rând. Celelalte 17 ambarcațiuni, și nu neapărat cele cu echipaje mai mici, au ținut carturi foarte relaxate, echipajul dormind noaptea când era în traversată și efectuând un minim de carturi în alte momente.

Abordarea nonșalantă a turei de navigație a fost condamnată de doi căpitani, care au subliniat că au văzut adesea nave noaptea chiar și în afara rutelor de navigație cunoscute, invalidând astfel argumentele celor care nu văd niciun motiv pentru care cineva ar trebui să încerce să stea treaz dacă nu există nave în jur.

„Doar oamenii care nu țin carturi nu văd niciodată nave pe mare, se pare că îi întâlnim tot timpul”, a fost comentariul lui Mike Morrish, care a decis să navigheze *Fortuna* în întreaga lume fără echipament de autodirecție, tocmai pentru a avea pe cineva de gardă tot timpul.

LUMINI NOAPTEA

Afișarea luminilor pe timp de noapte este un alt punct care generează opinii și practici diferite. Jumătate dintre căpitani au declarat că, atunci când sunt în trecere și departe de larg, ambarcațiunile lor nu afișau nicio lumină. Doar patru ambarcațiuni afișau luminile regulamentare corecte în permanență, în timp ce doi căpitani au specificat că aveau luminile de navigație aprinse doar atunci când se aflau pe rutele de navigație cunoscute. Cu toate acestea, 15 căpitani afișau întotdeauna un anumit tip de lumină dinspre catarg, fie o lumină albă pe toate roțile, o lumină de navigație tricoloră combinată, fie, în cazul a patru ambarcațiuni, o lumină stroboscopică albă intermitentă. Celelalte patru ambarcațiuni au aprins o lumină cu parafină la nivelul punții, deși un căpitan care obișnuia să facă acest lucru în trecut abandonase practica și acum prefera să afișeze o lumină dinspre catarg după ce a constatat că lumina puternică de la nivelul punții îi perturba vederea nocturnă.

Bărcile care afișau lumini electrice noaptea nu erau neapărat cele cu mai multă putere de generare disponibilă. De asemenea, am încercat să fac o

paralelă între afișarea luminilor și efectuarea carturilor regulate, deoarece unii căpitani menționaseră faptul că afișau întotdeauna o lumină dacă nu era nimeni de cart. De fapt, am constatat că zece dintre bărcile ale căror echipaje țineau fie carturi ocazionale, fie deloc carturi noaptea, nu au afișat nici ele lumini. Căpitanii celorlalte cincisprezece bărci care în mod normal nu afișau lumini în timpul traversării, au ținut carturile și au specificat că persoana de cart va aprinde luminile de navigație imediat ce o navă era reperată.

RITMUL MESELOR LA BORD

În timp ce vorbeam despre rutina zilnică de pe aceste 50 de ambarcațiuni de croazieră, am întrebat și despre numărul de mese luate atât pe vreme normală, cât și pe vreme rea. Echipajele a 35 de ambarcațiuni mâncau de obicei trei mese pe zi; pe treisprezece ambarcațiuni se serveau doar două mese pe zi, în timp ce pe două ambarcațiuni echipajul lua o singură masă propriu-zisă plus gustări. Pe majoritatea ambarcațiunilor, masa principală gătită era servită seara. Mai multe echipaje au redus numărul de mese în caz de vreme rea, bazându-se în principal pe mese ușoare și gustări frecvente. Treizeci dintre acești călători pe distanțe lungi continuă însă să ia numărul lor obișnuit de mese, indiferent de condițiile meteorologice.

PROGNOZE METEO

A face față vremii nefavorabile cu ușurință este o caracteristică a navigatorului experimentat, așa că nu a fost o mare surpriză să auzim că dintre cei 42 de comandanți de nave care ascultă în general prognozele meteo, doar 28 au fost influențați de acestea, de obicei înainte de plecare. Opt comandanți de nave au declarat că nu ascultă niciodată prognozele, preferând să interpreteze singuri informațiile disponibile. Dar chiar și comandanții de nave care nu sunt în mod normal influențați de prognoze în timpul sezonului de navigație relativ sigur, dau dovadă de mai multă prudență dacă navighează în zone tropicale în timpul sezonului uraganelor sau cicloanelor. Mulți se conectează în mod regulat la stațiile WWV și WWVH, care oferă informații actualizate continuu despre depresiunile și furtunile tropicale.

Cele două stații sunt operate de Biroul Național de Standarde al Statelor Unite, WWV având sediul în Fort Collins, Colorado, în timp ce WWVH are sediul în Kauai, Hawaii. Serviciile oferite de cele două stații, ambele emițând continuu, sunt variate, semnalele orare și avertizările de furtună fiind cele mai importante caracteristici ale acestora. Anunțurile vocale sunt făcute o dată pe minut, dar pentru a evita confuzia, se folosește o voce masculină la WWV și o voce feminină la WWVH. Anunțul WWVH are loc mai întâi, cu 15 secunde înainte de minut, urmat de anunțul WWV la *7* secunde înainte de minut. Fiecare secundă este marcată de un impuls, cu excepția impulsurilor secundei 29 și 59, care sunt omise. Ora și minutul specific menționate sunt în „Timp Universal Coordonat" (UTC), care este același cu GMT.

Informațiile meteo despre furtuni majore sau depresiuni tropicale din Atlantic și Pacificul de Nord-Est sunt transmise cu voce tare pe WWV la 8, 9 și 10 minute după fiecare oră. Avertismente similare care acoperă Oceanul Pacific de Vest sunt emise pe WWVH la 48, 49 și 50 de minute după fiecare oră. Un minut suplimentar (al 11-lea pe WWV și al 51-lea pe WWVH) este uneori utilizat atunci când există condiții de furtună neobișnuit de extinse. Dacă nu există avertizări în zona desemnată, acest lucru va fi indicat în anunț.

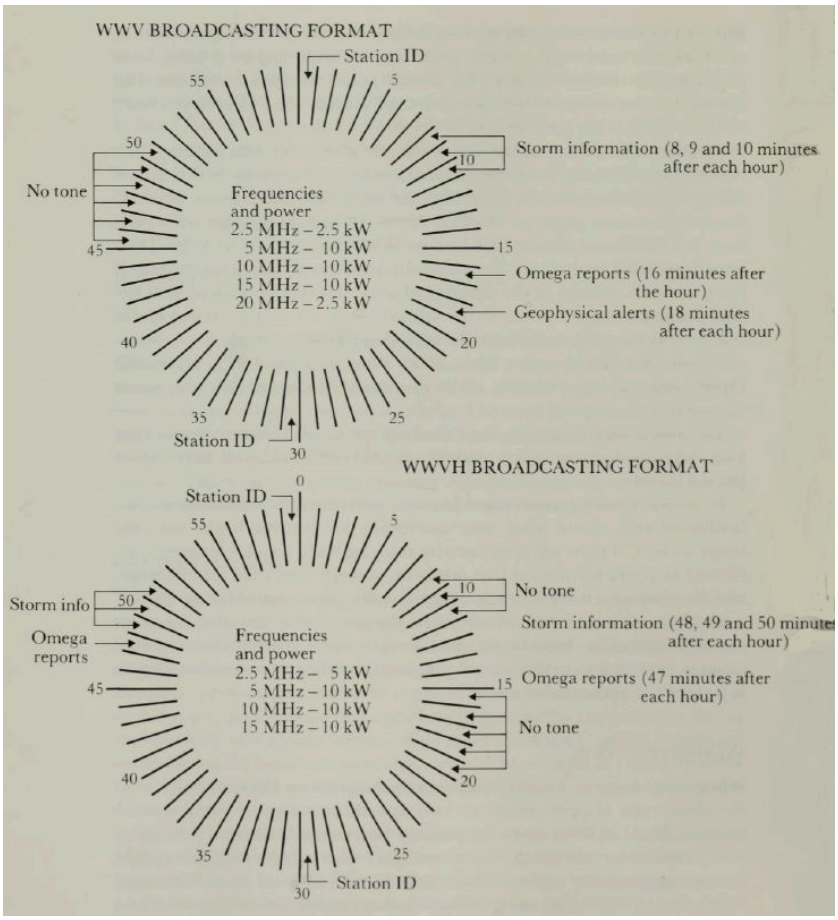
Un avertisment tipic ar avea următorul format:

„Vreme în Atlanticul de Nord la vest de 35° Vest la 17:00 UTC: Uraganul Donna, intensificându-se, 24° Nord, 60° Vest, deplasându-se spre nord-vest, 20 de noduri, vânturi de 75 de noduri."

Cele două stații pot fi contactate pentru informații similare la următoarele numere de telefon: WWV la (303) 499-7111 și WWVH la (808) 335-4363.

În mai multe zone de croazieră există acum rețele radio de amatori administrate de entuziaști terestre, care deservesc special ambarcațiunile de croazieră, nu doar urmărind poziția acestora, ci și transmițând informații meteo zilnice. Mai mulți comandanți de nave au menționat că, în timpul traversării, au folosit aceste informații pentru a trasa un curs mai eficient, profitând de sistemele meteorologice existente sau iminente. Mai mulți comandanți de nave, care nu aveau licență sau emițător de amator, cumpăraseră receptoare radio capabile să se acorde la aceste benzi de radioamatori, în scopul ascultării informațiilor meteo și a altor informații.

În timp ce se aflau în traversare și departe de largul mării, navigatorii de pe 35 de ambarcațiuni (care nu erau întotdeauna căpitanul) se bazau pe două repere solare pe zi pentru a-și calcula poziția. În 27 dintre aceste cazuri, poziția a fost calculată de la o linie de poziție de dimineață transferată la un reper de la amiază, în timp ce ceilalți opt navigatori preferă, în general, să transfere latitudinea de la amiază la un reper de după-amiază. Pe 12 ambarcațiuni, navigatorii au efectuat trei repere (dimineața, prânz și după-amiază) în mod obișnuit, în timp ce navigatorul unei alte ambarcațiuni a efectuat șase repere zilnic, recunoscând că, în calitate de fost pilot, a efectuat atât de multe repere în principal de plăcere. Pe cinci dintre bărci, navigatorii foloseau foarte puțin observația de la amiază, determinându-și poziția prin transferarea unei linii de poziție luate dimineața la observația din după-amiază; pe două bărci, astro-navigația se limita la o altitudine meridiană zilnică pentru determinarea latitudinii, longitudinea fiind obținută prin aplicarea drumului și distanței parcurse la poziția de la amiază.



DIAGRAMĂ 1 *Programul orar de emisie al posturilor WWV și WWVH.*

Câțiva comandanți au subliniat că, în timp ce se aflau în mijlocul oceanului, au făcut repere doar în zile alternative, actualizându-și eventual pozițiile din distanța parcursă. Trei comandanți au declarat că au constatat că acest lucru a fost suficient pentru a-și calcula poziția exactă doar o dată la 48 de ore. Pe de altă parte, apropiindu-se de țărm, mai mult de jumătate dintre navigatori au crescut numărul de repere efectuate, folosind adesea alte corpuri cerești, precum și soarele. Ambarcațiunile rămase continuă ca înainte, cu o medie de două repere pe zi, deși comandanții lor au spus că vor fi mai atenți. Gunter Gross de pe *Hägar,* un om care are o stimă sănătoasă pentru numeroasele recife din Pacificul de Sud, mi-a spus că atunci când se apropie de țărm își folosește sextantul până când acesta se încălzește.

Deși se bazau în mare parte pe soare pentru observarea lor, majoritatea navigatorilor foloseau ocazional și alte corpuri cerești în calculele lor. De exemplu, 31 de navigatori au folosit ocazional luna, chiar dacă unii dintre ei extrem de rar, în timp ce restul de 19 nu au încercat niciodată să fotografieze luna. O proporție similară folosea ocazional stelele sau planetele, doar câțiva navigatori efectuând observații stelare în mod curent.

Navigatorul canadian solo Dick Thuillers de pe *Because* se bucură enorm când navighează și, din acest motiv, vizitează multe obiective turistice zilnic.

Discutând problemele de astronavigație, am constatat că tabelele de reducere a vizibilității nr. 249 (AP 3270 în Regatul Unit) au fost cele mai populare, fiind utilizate de 73% dintre navigatori. Mai puțin populare au fost tabelele nr. 229 (NP 401 în Regatul Unit), utilizate de doar 16% dintre cei intervievați. Patru comandanți de vele au folosit calculatoarele electronice ale navigatorilor pentru a-și calcula vizibilitatea, în timp ce la cealaltă extremă, doi comandanți de vele au susținut metoda cosinus-haversin[4].

Metoda cosinus-haversin este la fel de precisă ca celelalte metode, dar are calcule mai lungi. Are avantajul că nu pornește de la o poziție arbitrară presupusă, ci de la poziția DR. Acest lucru este util în special atunci când se calculează mai multe poziții simultane din aceeași poziție DR, ca în cazul pozițiilor stelare încrucișate, când reprezentarea pe hartă este mult mai ușoară.

Majoritatea navigatorilor aleg Tabelele de Reducere a Vizibilității pentru simplitatea lor în calcularea unei vizibilități. Ca o chestiune de preferință personală, mai mulți navigatori din studiul Suva au folosit Tabelele de Reducere a Vizibilității pentru Navigația Aeriană (HO249) în loc de cele destinate navigației maritime (HO229). Primele constă din doar trei volume, fiecare acoperind 30° latitudine, în timp ce cele din urmă constă din șase volume. Metoda de calcul pentru ambele tabele este similară, ambele fiind utilizate împreună cu Almanahul Nautic pentru anul în curs.

Principalul avantaj al calculatoarelor navigatorilor, care au fost îmbunătățite constant în ultimii ani, este acela că informațiile de bază conținute în Almanahul Nautic sunt stocate în memoria calculatorului pentru mulți ani următori. Ca în cazul oricărui calculator, operațiile matematice sunt mult mai ușurate, chiar dacă unii comandanți de nave cărora le place astronavigația cred că calculatoarele elimină distracția calculării unei obiective turistice. Deoarece prețul acestor calculatoare specializate nu mai este la fel de astronomic ca la începuturi, acestea devin din ce în ce mai populare. Din motive similare, un număr tot mai mare de navigatori aleg cea mai simplă metodă de a-și afla poziția, echipându-și ambarcațiunile cu

navigatoare prin satelit. Acestea au anumite avantaje, în special atunci când se navighează în zone în care lipsesc alte mijloace de navigație, cum ar fi luminile și radiobalizele.

SUGESTII

La sfârșitul fiecăruia dintre cele 50 de interviuri care au stat la baza acestui sondaj despre navigație, le-am cerut căpitanilor comentariile sau posibilele sugestii pentru cei care plănuiesc o călătorie lungă. În ceea ce privește navigația în general, mai mulți dintre acești marinari experimentați au subliniat faptul că o bună navigație începe în port, cu o pregătire temeinică pentru călătoria avută în vedere. În repetate rânduri, căpitanii au subliniat importanța de a avea o barcă puternică și bine construită, în care se poate avea încredere deplină. O afecțiune clară pentru ambarcațiunile lor era evidentă, mai ales în cazul acelor marinari ale căror nave fuseseră puse la încercare de o lovitură puternică sau de un aproape naufragiu, dar care îi scoseseră din această situație nevătămați.

Importanța capitală a unei ambarcațiuni de croazieră construite solid a fost subliniată de Alain Bloch, care a urmat întocmai majoritatea recomandărilor lui Moitessier în construirea ketch-ului său din oțel de 38 de picioare *Felix,* la o rezistență mult peste specificații. inclusiv pereți etanși. Un alt francez, care nu împărtășea întru totul acest punct de vedere, Erick Bouteleux de pe *Calao,* s-a referit sarcastic la *Felix* ca la „cutia puternică plutitoare”, punând la îndoială înțelepciunea de a avea o barcă grea, dar lentă, care nu face decât să diminueze plăcerea navigației.

Învățând din propriile greșeli, mai mulți căpitani i-au sfătuit pe alți marinari să nu grăbească lucrurile. „Înainte de a vă pune munca vieții într-o barcă, de a vă vinde casa, de a renunța la locul de muncă, încercați să mergeți mai întâi ca echipaj într-o călătorie oceanică mai lungă pentru a vedea despre ce este vorba, înainte de a vă angaja ireversibil. Și orice ați face, luați-vă soția cu voi”, a spus George Hartley despre *Tara II. S*kipperul Steve Abney de pe *Incognito* a dus acest sfat cu un pas mai departe când a spus: „Odată ce ți-ai achiziționat barca, nu te urca pur și simplu în ea și nu pleca. Ia-ți timp și cunoaște-ți bine barca înainte de a pleca la drum”.

Această opinie a fost oarecum respinsă de Larry Pooter de pe *Spciety,* care deja își întreprindea a doua călătorie în Pacific. „Fă tot ce este necesar, dar

nu te pregăti prea mult pentru o călătorie petrecând câțiva ani lăcuind cutii. Când crezi că ești gata, pur și simplu ridică-te și pleacă!”

Discutând aspecte specifice ale navigației, mai mulți căpitani, printre care și Eric 1 Iiscock, au subliniat că în zilele noastre oamenii tind să se bazeze prea mult pe motoare și pe puterea motoarelor. Aceasta a fost o concluzie care a putut fi trasă și din sondajul meu din Suva, când majoritatea căpitanilor au subliniat importanța de a avea la dispoziție o sursă de energie fiabilă și puternică. Potrivit unui alt marinar veteran, Mike Bales de pe *Jellicle,* această dependență de energia auxiliară înseamnă uneori că ambarcațiunile se găsesc în situații periculoase, cum ar fi ancorarea prea aproape de un potențial țărm, navigarea cu motor prea aproape de un recif în condiții de calm sau legarea la un doc cu vânt dinspre uscat. Pe *Jellicle,* puterea auxiliară era asigurată de o vâslă supradimensionată, condusă de Pita Filitonga (din echipajul Mike Tongan), pe când o altă barcă fără motor, *Silverheels,* 300 de stânjeni de parâmă legată de o ancoră erau ținute pregătite în prova, pentru a fi aruncate peste bord în cazul în care barca era împinsă aproape de un recif, fără vânt care să o îndepărteze. Dependența excesivă de motoare a contribuit la pierderea mai multor bărci, despre care se vorbește în capitolul următor.

Totuși, în ciuda acestor critici valide, majoritatea navigatorilor de astăzi ar considera croaziera fără motor o propunere de neconceput. Într-adevăr, nu există nicio îndoială că motoarele fac croaziera mai plăcută, permițând adesea accesul în locuri, sau ieșirea din ele, care sunt interzise ambarcațiunilor fără motor.

Burghard Pieske, de pe *Shangri-La,* a subliniat că, fără motor, ar fi avut mari probleme în strâmtoarea Le Maire, în vecinătatea Capului Horn. Combinația dintre mareea opusă, curentul oceanic puternic și vântul a produs condiții înspăimântătoare pe care echipajul le-a descris ca fiind un cazan de vrăjitoare. Velele se clătinau atât de tare în valuri, încât amenințau să doboare catargul și greementul. Burghard considera că până și un catamaran puternic construit precum *Shangri-La,* ar fi putut fi dezafectat în astfel de condiții, dacă nu ar fi avut suficientă putere pentru a ieși din impas.

Opiniile despre navigație s-ar fi putut schimba în timp, dar majoritatea regulilor de bază par să fi rămas aceleași. Am constatat că până și cei mai experimentați marinari dintre cei intervievați nu erau dogmatici și erau într-adevăr gata să accepte idei noi. Chiar și așa, un căpitan a remarcat că mai

sunt multe de învățat citind și recitind cărțile unor veterani precum Slocum și ceilalți. Simplitatea acelor veterani și respectul lor pentru mare au fost reflectate de mulți dintre cei intervievați, care și-au descris realizările și experiențele cu modestie și franchețe. Principala concluzie care se poate trage din discuțiile cu o atât de mare varietate de marinari remarcabili este că o bună navigație depinde în cele din urmă de propria atitudine mentală. Mike Bales, care și-a petrecut cea mai mare parte a vieții pe mare, a rezumat cel mai bine acest lucru spunând că, mai presus de orice, trebuie să înveți să fii răbdător.

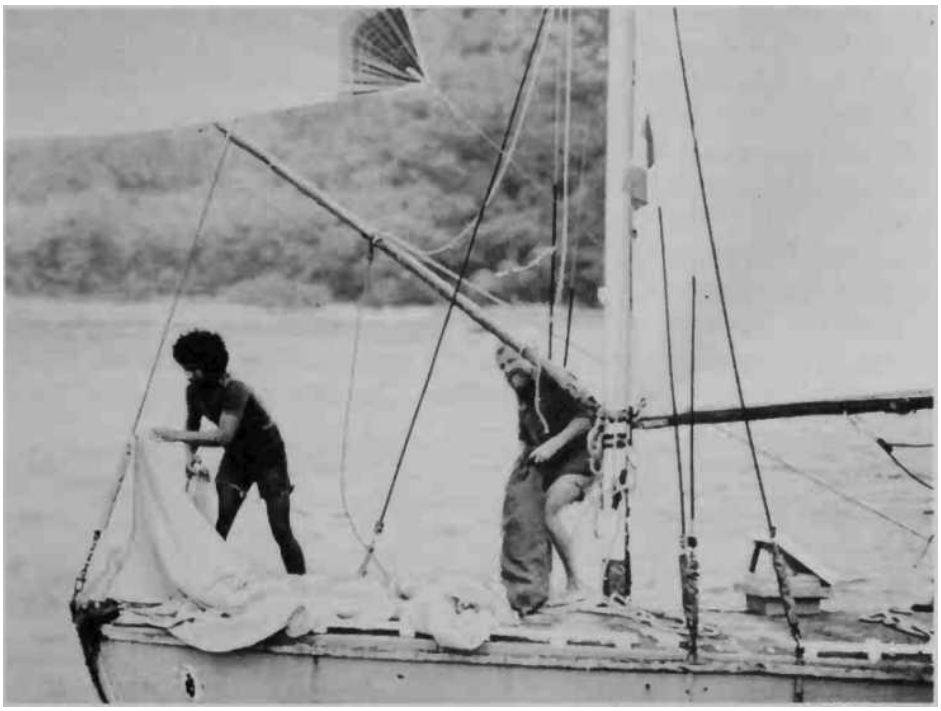
MIKE BALES ȘI *JELLICLE* — SIMPLITATE DUSĂ LA PERFECȚIUNE

Pe gazonul ierbos din spatele cheiului din Port Vila, capitala Vanuatu, o duzină de locuitori ai Noii Hebride stăteau în cerc, cu caietele în poală, ascultând cu atenție un bărbat slab, cu o barbă blondă și stufoasă, care vorbea fluent bislama[5]. Prima mea privire în orice port nou este să văd dacă există cineva acolo pe care îl cunosc, dar nu aș fi putut fi mai încântată decât să-l reîntâlnesc pe acest om. M-a văzut, i-a întrerupt discursul și m-a salutat călduros.

„Ei bine, Mike, ce faci de data asta?”, l-am întrebat. Mi-a explicat că dădea lecții de marinărie și navigație elementară pescarilor și marinarilor locali. În cele două luni de la sosirea în Port Vila, stăpânise bislama, limba pidgin[6], care este folosită pe scară largă în această parte a Pacificului.

„Tocmai am cumpărat Noul Testament în bislama și l-am citit cu voce tare de câteva ori. M-am obișnuit repede cu limba, deoarece majoritatea cuvintelor sunt preluate din engleză.” Mike a descoperit că nici administrația franceză, nici cea britanică, care conducea colonia comună, nu făcuseră nimic pentru a oferi instruire formală marinarilor care lucrau pe navele locale. Fiind bine calificat pentru postul de fost ofițer al Marinei Regale, Mike s-a apucat să satisfacă personal această cerere.

Deși îl chestionasem pe Mike Bales pentru unul dintre sondajele mele, când ne întâlnisem anterior în Tuvalu, am fost atât de fascinat de omul acesta și de înțelepciunea pe care o avea de împărtășit, încât mi-am pus reportofonul în mișcare și, peste o sticlă de vin franțuzesc, l-am convins să-și povestească viața.



Navigând fără motor, Mike Bales încearcă să nu se afle niciodată într-o situație din care să nu poată ieși. Din acest motiv, Folkboat-ul său *Jellicle* este echipat cu un inventar larg de vele.

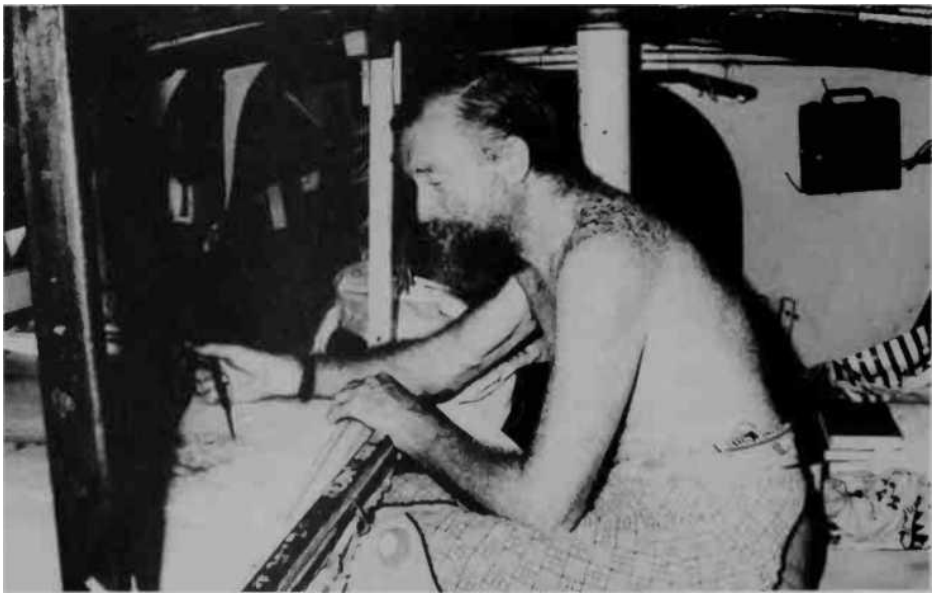
În ultimii douăzeci de ani, Mike a cutreierat oceanele cu *Jellicle,* o barcă populară de 25 de picioare, numită după pisica T. S. Eliot care dansa în lumina lunii. *Jellicle* este simplă până la punctul de a fi spartană. Mike nu are nevoie de un motor, preferând în schimb o vâslă mare și un set complet de vele menținute în stare optimă. Sub punte, printre spirale de frânghie,

coșuri și saci cu provizii de bază, se află două paturi supraetajate, o masă de navigație și o sobă simplă Primus. Veteranii precum Joshua Slocum sunt mentorii lui Mike, iar acesta își propune să-și păstreze viața la fel de simplă ca a lor, cu puțin timp pentru lux. Nu ar schimba *Jellicle* pentru orice mai mare sau mai modern, oricât de mulți bani ar fi avut. Lui Mike îi place micul său Folkboat, pe care îl poate naviga ca pe o barcă, dar și pentru că îl face să se simtă mai aproape de marea pe care o iubește și o respectă.

„Cineva mi-a dat odată niște tacheți din oțel inoxidabil, dar le-am scos după un timp și le-am pus la loc pe cei vechi din lemn. Doar că i-au stricat aspectul lui *Jellicle"* Metalul strălucitor ar arăta cu siguranță nelalocul lui pe o barcă atât de simplă, fără parâme de salvare, un cockpit acoperit cu scânduri pentru a ține apa departe și vergi solizi din lemn.

Dragostea lui Mike pentru mare l-a însoțit toată viața. Faima sa, cu care se laudă în glumă, este aceea de a fi primul ofițer din istoria Marinei Regale care a fost judecat de două ori de curtea marțială, fiind găsit vinovat în ambele ocazii, totuși se pensionează onorabil ca locotenent-comandant cu pensie completă. Primul incident a avut loc când era primul ofițer pe un submarin și era implicat în dezvoltarea unui motor rapid cu turbină folosind un combustibil nou. Servieta sa care conținea toate documentele clasificate referitoare la noul motor a dispărut în timp ce Mike bea câteva băuturi cu colegii săi ofițeri la un pub din apropierea Amiralității din Londra. Mike și comandantul său au fost găsiți vinovați de neglijență la o curte marțială, dar nu au fost pedepsiți prea sever.

De la submarinele rapide, Mike și-a îndreptat atenția către supraviețuirea în bărcile de salvare ale navelor, încercând să demonstreze că se mai puteau efectua călătorii lungi în astfel de ambarcațiuni deschise, așa cum demonstrase atât de bine căpitanul Bligh.



Mike Bales la masa sa de navigație, care ocupă mult interiorul simplu a lui *Jellicle.*

După câteva curse mai scurte sponsorizate de Marină, Mike a selectat un echipaj pentru o călătorie transatlantică. Planurile erau deja avansate când, în ultimul moment, șefii au anulat călătoria, considerându-o prea riscantă. Mike a acceptat decizia așa cum ar fi făcut orice ofițer bun, la fel și echipajul său, cu excepția unui tânăr scoțian, care fusese și el în echipajul lui Mike în prima sa barcă de salvare. Complet abătut și tulburat de încă zece ani petrecuți în Marină, tânărul a amenințat că se va sinucide. Simțindu-se responsabil pentru situația dificilă a bărbatului, Mike i-a scris sfătuindu-l să dezerteze, mai degrabă decât să-și ia viața. Scrisoarea a fost găsită, iar Mike s-a trezit în închisoare, confruntându-se cu încă o curte marțială pentru incitare la dezertare a unui marinar. Din nou, a fost găsit vinovat, deși comisia a fost suficient de înțelegătoare pentru a-și da seama că acționase cu bună-credință și că nu i s-a aplicat nicio pedeapsă.

Mike însă ajunsese deja la concluzia că se săturase de Marină și, când i s-a ivit oportunitatea, doi ani mai târziu, s-a pensionat onorabil și cu o pensie. A cumpărat *Jellicle,* nu mult mai mare decât o barcă de salvare a unei nave și au pornit să demonstreze că traversările lungi pe ocean într-o astfel de barcă erau perfect fezabile.

Mike Bales consideră acum vastul Pacific drept casa sa, căci în *Jellicle* a parcurs peste 160.000 de kilometri de-a lungul anilor, navigând între fiecare grup de insule aflat la sud de Ecuator. Vorbind mai multe limbi ale Pacificului, Mike poate fi adesea găsit în biblioteca locală citind cărți despre

istoria Pacificului. Timp de câțiva ani și-a stabilit baza în Tonga, conducând o școală de marină pentru tineri tongani și comandând din când în când o navă comercială locală. Aducerea înapoi a abilităților uitate unei noi generații de navigatori insulari i-a oferit atât satisfacție, cât și o ocupație valoroasă.

În ultimii ani, Mike a navigat întotdeauna cu un echipaj tongan, învățându-i arta navigației într-un mod practic. Primul său echipaj, cunoscut de toată lumea sub numele de Tonga Bill, navighează acum pe Pacific în propria sa barcă de 18 picioare, construită din cherestea la mâna a doua și lăzi goale, într-un doc din Auckland. Pita Filitonga, un alt discipol al lui Mike, era suficient de calificat la vârsta de optsprezece ani pentru a fi navigatorul unei canoe tradiționale care naviga o mie de mile de la Vanuatu la Papua Noua Guinee pentru Festivalul de Arte din Pacific. Fiind atras de Mike, Pita construiește o canoe tradițională tongană, cu care intenționează să navigheze în jurul lumii.

„N-am niciodată fete în echipaj", râde Mike, „mi se par prea deranjante", și a început să povestească despre cum aproape a pierdut o goeletă scumpă în Caraibe, când atât el, cât și primul său ofițer erau îndrăgostiți nebunește de aceeași fată din echipaj. Prea îndrăgostit ca să gândească limpede, odată a lăsat barca să se apropie prea mult de un recif, nu a mai putut să se miște și a eșuat. Nici nu i-a trecut prin minte să pornească motorul; doar a urmărit totul în mișcare lentă. În mod ironic, fregata Marinei Regale care a venit în ajutor era comandată de un fost coleg, care i-a spus râzând lui Mike: „Din fericire, de data asta nu ai curte marțială, comandante Bales."

După acel episod, Mike a interzis femeilor accesul pe nava sa, cu excepția cazului în care sunt vizitatoare în port.

„Oricum, nicio femeie nu ar trăi atât de frugal", a adăugat Mike zâmbind, în timp ce o privea pe soția mea, Gwenda, cum privea interiorul neprimitor a lui *Jellicle*. Deși trăiește modest și frugal, Mike se bucură totuși de viață și o trăiește din plin. Are o mare capacitate de a se înțelege cu oamenii și este un profesor extrem de răbdător, o calitate foarte apreciată de locuitorii insulei. Oricine poate învăța multe de la el, în special despre virtuțile răbdării și simplității pentru cei ale căror vieți sunt legate de mare.

În dimineața în care am plecat din Port Vila, l-am întâlnit pe Mike mergând pe strada principală cu un sul mare de frânghie atârnat peste umăr.

„Unde te duci acum?", am întrebat.

„Credeți sau nu, în privința închisorii. Am permisiunea să le dau deținuților lecții de navigație.”

„Și la ce e frânghia?”

„A, lecția practică de astăzi este despre noduri și îmbinări.”

„Mai bine ai avea grijă să nu învețe despre scările de frânghie, pentru că de data asta nu te va judeca Marina Regală”, l-am tachinat. Fața lui pistruiată s-a luminat într-un rânjet larg.

„Bine. Fără scări de frânghie, promit.” Din păcate, nu mai sunt mulți oameni ca Mike Bales în lumea noastră, care se mișcă rapid.

*

La scurt timp după ce am vorbit cu Mike în Port Vila, i-am întâlnit pe cuplul bulgar Julie și Doncho Papazov, care traversaseră cu succes atât oceanul Atlantic, cât și cel Pacific cu barca de salvare a unei nave. Când soții Papazov au aterizat din Gibraltar, pe coasta Cubei, au fost imediat arestați ca spioni. Nimeni nu ar fi crezut că navigaseră atât de departe într-o barcă atât de mică, iar când, la insistențele lor, cubanezii au sunat la ambasada Bulgariei din Havana, reacția a fost aceeași.

„Ce doi bulgari într-o barcă cu pânze? Imposibil. Bineînțeles că sunt spioni, tovarășe, așa că țineți-i închiși.” În cele din urmă, câteva telefoane date acasă le-au confirmat voiajul, iar autoritățile i-au eliberat din închisoare; totuși, încă regretă decizia de a se îndrepta spre Cuba, în naiva speranță că o țară comunistă le va oferi o primire mai prietenoasă. Mai târziu, i-am întâlnit pe soții Papazov în Bulgaria, unde tocmai terminaseră o circumnavigație pe ketch-ul lor de 45 de picioare, *Tivia.*

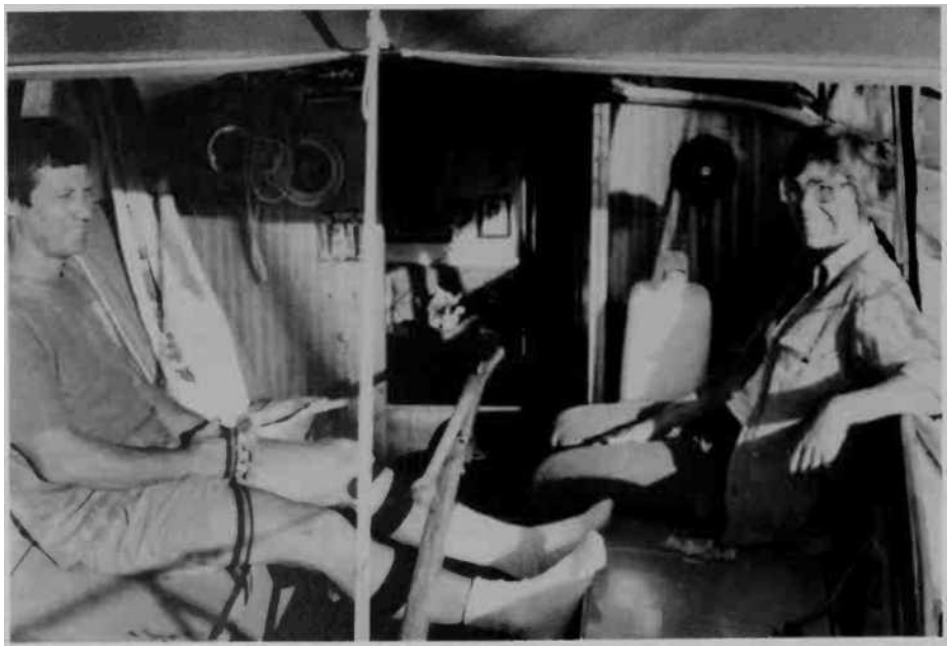
Julie și Doncho Papazov au învățat navigația pe distanțe lungi pe bărci de salvare transformate. Mai târziu, împreună cu fiica lor, Yana, pe ketch-ul lor de 45 de picioare, *Tivia*, au devenit primii bulgari care au făcut înconjurul lumii.

EXPERIMENTUL *ASLAN*

Puțini oameni au putut pleca de acasă într-o croazieră atât de ecologică și lipsită de experiență precum Beverly și Scott Wilmoth. Ideea de a merge în croazieră a fost doar un impuls. Într-o duminică de vară, niște prieteni i-au dus la o plimbare cu barca pe lacul Ray Hubbard din Texas. Mai târziu, la un pahar, au fost cu toții de acord că o navigație în jurul lumii ar fi distractivă. Cu siguranță suna mai distractiv decât viața pe care o duceau Beverly și Scott ca proprietari de garaje în Texas. Fără să mai stea prea mult pe gânduri, au decis să pornească într-o croazieră în jurul lumii. «Am fost întotdeauna impulsivă», a zâmbit Beverly.

Câteva luni mai târziu, au cumpărat o barcă cu pânze de 27 de picioare (aproximativ 27 de picioare) pentru a învăța câte ceva despre navigație, deși le-a luat câteva luni să-și dea seama că o instalaseră greșit. Texasul nu era cu siguranță o țară pentru navigație, așa că au pornit spre California în căutarea unei alte ambarcațiuni. Au fost atât de impresionați de a doua barcă pe care au văzut-o, *Aslan,* o barcă Kettenburg din fibră de sticlă de 12,5 metri, pe care au cumpărat-o imediat. De atunci, evenimentele au început să se intensifice și la numai un an după prima lor plimbare de duminică după-amiază, stabiliseră deja o dată pentru plecare. În tumultul închirierii afacerii lui Scott, al vânzării casei și al altor pregătiri, avuseseră puțin timp să învețe despre manevrarea ambarcațiunilor, navigația sau chestiuni practice precum navigația. Au plecat din San Diego în 1977 pentru o călătorie de două mii de mile până în Hawaii, fiind aproape complet nevinovați.

Singura hartă a zonei pe care o aveau la bord arăta Hawaii ca un punct într-un colț. În graba dinaintea plecării, Scott găsise un tânăr navigator australian în portul San Diego, care i-a arătat cum să folosească sextantul și să calculeze o poziție. După șase zile petrecute pe ocean, Scott s-a hotărât să încerce prima sa poziție. La prânz a reușit să obțină o citire, dar când cei doi au încercat să-și determine poziția, au descoperit că uitaseră complet chiar și ce cărți și tabele le spusese australianul să folosească.



Echipajul lui Aslan se relaxează în port după o navigație grea.

Timp de patru zile au studiat cu atenție manualul de navigație al lui Mary Blewitt, încercând să înțeleagă cum să facă calculele. Nu e de mirare, așadar, că la nouăsprezece zile după plecarea din San Diego, când Hawaii a apărut exact unde ar trebui să fie, le-a oferit una dintre cele mai mari emoții din viața lor de pe uscat.

După trei luni petrecute în Hawaii, au navigat spre Insulele Marchese și au traversat Pacificul spre Tahiti, Samoa, Tonga și Fiji, devenind treptat mai încrezători în abilitățile lor de navigație, fiecare plecare fiind mai puțin haotică decât precedenta. Abia când *Aslan* a traversat linia de schimbare a datei în drum spre Fiji și și-au dat seama că ceva nu era în regulă. Mai întâi Beverly, apoi Scott au încercat să-și calculeze poziția, dar nu avea deloc sens. Nimeni nu-i avertizase că la vest de meridianul de 180°, gradele de longitudine se numără de la vest la est și că pozițiile trebuie calculate într-un mod diferit. Așa că au trebuit să se întoarcă la manualul de navigație pentru a găsi răspunsul. Au avut noroc să ajungă în Fiji, deoarece curenții puternici și imprevizibili, recifele neiluminate și greșelile de navigație în jurul liniei de 180° duc la accidentarea mai multor ambarcațiuni în apele din Fiji în fiecare an.

În inocența sau norocul lor, ei aleseseră în *Aslan* o barcă solidă, bine construită, cu linii grațioase, bine echipată și capabilă să-i ducă în siguranță peste oceane. Conștienți de neajunsurile lor și nefiind rușinați de lipsa lor de experiență, au fost întotdeauna dornici și dispuși să învețe de la alții care aveau mai multă experiență. După ce au petrecut șase luni în Noua Zeelandă, îmbunătățind și întreținând *Aslan,* au plecat spre Australia peste faimoasa Mare Tasmaniană.

„N-am plecat niciodată dintr-un port atât de bine pregătit”, mi-a spus Beverly în ajunul plecării lor. Deși ideea unei croaziere în jurul lumii le era în minte, plecaseră doar pentru un an, ca să vadă dacă le place să navigheze. Au descoperit că le place la nebunie.

„Am întâlnit oameni minunați și am navigat pur și simplu tot mai departe. Până am ajuns în Noua Zeelandă, era la fel de ușor să ne deplasăm.” După aproape trei ani de croazieră, au navigat prin Africa de Sud, traversând Atlanticul până în Golful Mexic și Texas, parcurgând peste 30.000 de mile cu *Aslan.* Nu mai erau marinari nevinovați, ci experimentați. Pe bună dreptate, motto-ul lor personal este pur și simplu

„Învață pe parcurs!”

CAPITOLUL PATRU

De ce s-au pierdut? Treizeci de naufragii investigate

Dezastrul Fastnet din 1979 a dat fiori pe șira spinării fiecărui marinar din întreaga lume. „Mi s-ar putea întâmpla și mie?" a fost probabil primul gând care ne-a trecut prin minte, mai ales în cazul celor dintre noi care ne aflam efectiv pe ocean, navigând în locuri îndepărtate, departe de magnificele facilități de salvare la care participanții la cursa Fastnet au putut apela. Ne aflam în Pacificul de Sud la momentul respectiv, în traversarea din Tuvalu către Fiji. Anunțul dur de la știrile BBC World Service despre pierderile uriașe de vieți omenești de cealaltă parte a globului m-a determinat să verific imediat toate elementele de siguranță de la bordul *Aventura.*

În ultimii doi ani navigasem în unele dintre cele mai puțin frecventate zone ale lumii și fusesem întotdeauna conștient că, în caz de dezastru, nu aveam absolut nicio șansă să apelăm la ajutor extern și trebuia să rezolvăm singuri orice criză. Nu aveam emițător radio la bord și, prin urmare, eram total independenți. Dacă răul cel mai mare s-ar fi întâmplat și *ar fi trebuit* să abandonăm nava, aveam la dispoziție atât o plută pneumatică de salvare, cât și un dinghi rigid, care era legat pe puntea prova, de unde putea fi lansat rapid la nevoie.. Containerul plutei era ținut aproape de carlingă, astfel încât să poată fi lansat în apă în cel mai scurt timp posibil. De asemenea, la îndemână se afla o cutie de plastic impermeabilă care conținea rații de urgență, trusă de prim ajutor, echipament de pescuit și toate articolele esențiale de care cineva ar fi avut nevoie pentru supraviețuire după un abandon de urgență. Deși luam toate măsurile de precauție posibile în cazul în care am fi fost forțați să abandonăm nava, principala mea preocupare fusese întotdeauna să fac barca cât mai navigabilă posibil. Pe măsură ce au apărut mai multe detalii despre dezastrul de la Fastnet, a devenit din ce în ce mai evident că, dacă unii dintre cei implicați ar fi avut mai multă încredere

în bărcile lor și, în cele din urmă, în ei înșiși, mult mai mulți ar fi supraviețuit.

Din păcate, ambarcațiunile cu pânze se pierd în mod regulat și nu doar în curse oceanice atât de dificile, chiar dacă este nevoie de un dezastru de o asemenea amploare pentru a atrage atenția presei, adesea interesată doar de poveștile despre dezastre. Tragedia Fastnet m-a determinat să mă gândesc la ambarcațiunile care se pierduseră recent și am fost șocat să constat că puteam enumera imediat douăzeci de astfel de ambarcațiuni pe care le știam personal. Din cele aproximativ o sută de bărci incluse în studiile mele, cel puțin trei s-au pierdut de atunci, în timp ce alte opt au fost la un pas de a avea aceeași soartă.

În ultimii zece ani, numărul călătoriilor pe distanțe lungi a crescut dramatic și probabil că creșterea numărului de ambarcațiuni pierdute este proporțională cu acest lucru. Totuși, în comparație cu vechile călătorii cu ambarcațiuni mici, avem la dispoziție astăzi hărți nautice mai bune, informații meteorologice destul de fiabile, sisteme de urmărire prin satelit și avertizări privind depresiunile și furtunile tropicale, mijloace avansate de navigație și instrumente îmbunătățite. În plus, ambarcațiunile din prezent sunt în general fabricate din materiale mai rezistente decât cele ale predecesoarelor noastre. Luând în considerare toți acești factori și chiar ținând cont de faptul că unele dintre călătoriile de astăzi sunt poate mai ambițioase decât cele de altădată, aceste pierderi par a fi încă disproporționat de mari.

În timp ce navigam din Pacific înapoi în Mediterană, am adunat materiale despre treizeci de ambarcațiuni pierdute în diverse condiții și circumstanțe și, ulterior, am încercat să analizez motivele pentru care au fost pierdute. Principalele cauze ale pierderii ambarcațiunilor în cauză par a fi coliziunea, scufundarea sau naufragiul în ape deschise din diverse motive și naufragiul pe recife sau pe țărmuri. În mai multe cazuri, cauzele au fost interconectate.

Coliziune cu rămășițe plutitoare

Coliziunea a cauzat scufundarea a patru dintre aceste ambarcațiuni. Două ambarcațiuni neozeelandeze navigau în Pacific, P*ono* și *Southern,* au lovit obiecte neidentificate noaptea și s-au scufundat rapid. Ambele echipaje au abandonat nava și au fost ulterior salvate. Din păcate, noaptea este practic

imposibil să eviți astfel de obiecte, printre care se pot număra containere pierdute de nave (cele care conțin mult ambalaj de polistiren nu se scufundă și ar putea teoretic să plutească la nesfârșit), fragmente de docuri sau debarcadere, balize de navigație aflate în derivă sau trunchiuri de copaci.

Balene

Alte două bărci, tot din Noua Zeelandă, *Snow White* și *Dauntless,* ambele s-au ciocnit cu balene și s-au pierdut la fel de repede. Ambele coliziuni au avut loc în plină zi. *Snow White,* întorcându-se acasă de la o cursă în Fiji, mergea cu peste șapte noduri și, deși era condus manual și avea o gardă completă pe punte, a văzut doar balena rănită *după* coliziune. *Dauntless* se afla la acea vreme în traversare din Noua Caledonie către Noua Zeelandă, navigând cu motor pe vreme calmă. Trei cașaloți, un mascul, o femelă și un pui, au fost observați la o distanță sigură, dar puiul s-a îndreptat spre barcă pentru a o examina mai atent. Probabil simțind pericolul, mama sa a izbit barca, găurind-o la mijlocul navei. Cu sângele șiroind din balena rănită, masculul s-a alăturat și el atacului, impactul violent ridicând din apă barca ușoară, de 15 metri. Echipajul a reușit să lanseze cele două plute de salvare, în timp ce căpitanul Frank Innes-Jones a trimis repetate apeluri de urgență la radioul său portabil de amatori, care fusese conectat la o baterie de urgență rezervată special pentru un astfel de eveniment. Semnalul a fost recepționat de un amator entuziast din Noua Zeelandă, ceea ce a declanșat o operațiune de căutare, iar marinarii naufragiați au fost salvați de un cargou la mai puțin de 24 de ore după ce și-au pierdut barca.

În mod ironic, ne-am despărțit de *Dauntless* cu doar câteva zile mai devreme în Port Vila, când fusesem implicat într-o lungă, dar amicală discuție cu Frank despre avantajele utilizării ambarcațiunilor cu deplasament ușor pentru croaziere. Îmi exprimasem îngrijorările cu privire la slăbiciunea inerentă a unei carene ușor construite, doar pentru a fi asigurat de Frank că *Dauntless* fusese echipată cu pereți etanși în față și în spate tocmai din acest motiv. Din păcate, nici măcar un căpitan experimentat precum Frank nu ar fi putut prevedea șansa de un milion la unu de a fi lovită la mijlocul navei de un cașalot înfuriat.

Acesta a fost, întâmplător, al doilea naufragiu al lui Frank și Shirley Innes-Jones. Treizeci de ani mai devreme, în timp ce se întorceau acasă pe vasul

comercial de coastă *Awahow,* a lovit un recif la sud de Fiji, dar din fericire a fost ținută la suprafață de încărcătura sa de butoaie goale de petrol. Cinci zile mai târziu, toate au fost salvate de un crucișător american.

Deși există încă puține dovezi documentate care să ateste că balenele vor ataca complet fără provocare, coliziunea cu o balenă care fie se odihnește, fie doarme la suprafață poate duce la un atac fie din partea animalului rănit, fie din partea unuia dintre partenerii săi.

Trimaranul *Spacity,* în timp ce se afla în trecere spre Insulele Marquesas, a fost înconjurat de un grup de balene ucigașe, una dintre acestea lovind un flotor și găurindu-l, deși căpitanul Larry Pooter nu era sigur dacă a fost o acțiune agresivă sau doar din curiozitate. El a simțit că balenele nu erau intenționat agresive, deoarece păreau îngrijorate și au rămas lângă barcă, uitându-se prin gaură la el în timp ce repara coca, o acțiune pe care a găsit-o destul de derutantă.

Două bărci, *Galatea IV* și *Gambol,*s-au ciocnit cu balene noaptea, prima în Marea Bismarck, în largul Noii Guinee, cea de-a doua în Atlanticul de Sud. Ambele navigau cu șase până la șapte noduri la momentul respectiv și au avut norocul să scape fără daune structurale. *Galatea IV* a ajuns în Madang după coliziune cu toate stanchioanele[7] și balustrada de pupa îndoite spre interior de lovitura uriașei cozi a balenei, care trecuse la doar câțiva inchi deasupra capului lui Marg Miller, aflată de cart în cockpit, prea șocată ca să se poată mișca.

Construită solid, *Galateea IV* a supraviețuit unei coliziuni nocturne cu o balenă în Marea Bismarck.

În timp ce se afla în călătorie din Africa de Sud în Brazilia *Gambol,* într-o zi a întâlnit un număr mare de balene, dar toate s-au ținut departe de barcă. În timpul nopții însă, în timp ce naviga rapid din cauza vânturilor alizee din sud-est, barca s-a ciocnit de o balenă și s-a oprit brusc. O mică scurgere s-a dezvoltat în față, unde învelișul din fibră de sticlă se crăpase, dar o inspecție ulterioară a corpului a relevat doar daune minore la barca robust construită. La fel ca skipperul lui *Galatea IV*, Stuart Clay, a fost, de asemenea, recunoscător că *Gambol* era suficient de puternic pentru a rezista unui astfel de impact.

Coliziuni cu nave

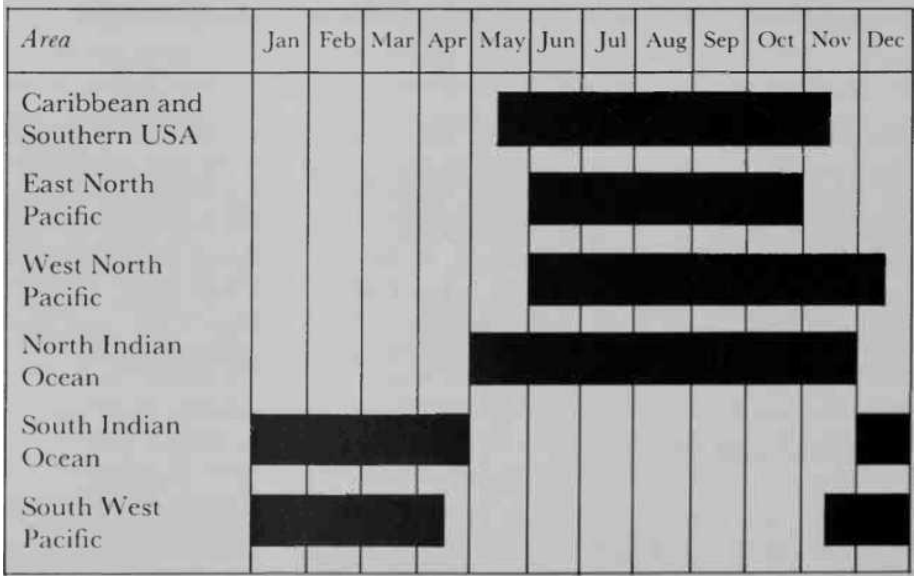
Lovirea cu o navă sau coliziunea cu aceasta nu pare să fi fost cauza vreunei pierderi în eșantionul meu de treizeci de ambarcațiuni, deși ar putea fi una dintre explicațiile pentru cel puțin două ambarcațiuni care au dispărut în mod misterios în Pacific din motive necunoscute. De la Slocum la Colas, ambarcațiunile cu pânze au dispărut pe mare fără urmă, iar lovirea cu o navă este încă considerată de mulți drept cel mai mare pericol pe mare. Singura soluție la acest lucru este o cart atent.

Vreme

Mai multe ambarcațiuni au fost pierdute recent în timpul furtunilor tropicale rotative, care sunt numite cicloane, uragane sau taifunuri, în funcție de zona în care se produc. Căpitanii acestor ambarcațiuni și-au asumat riscul de a naviga printr-o zonă cunoscută pentru uragane în timpul sezonului uraganelor. Iahtul *Drambuoy* a părăsit Mauritius spre Africa de Sud prea târziu în sezon, care în sudul Oceanului Indian se întinde din noiembrie până în martie și a fost surprins în Ajunul Crăciunului de ciclonul Claudette. *Drambuoy* a dispărut fără urmă. O soartă similară a avut-o *Crusader* al cărui căpitan a ignorat toate avertismentele și a pornit peste Golful Bengal în

mijlocul sezonului cicloanelor și nu s-a mai auzit de el de atunci. Trimaranul rapid de curse *Captain Bligh* s-a pierdut în timpul sezonului cicloanelor din Pacificul de Sud. Căpitanul mă asigurase mai devreme, când am vorbit cu el în Insulele Solomon despre ruta pe care intenționa să o urmeze prin zona cicloanelor, că barca lui era atât de rapidă încât putea scăpa de orice depresiune tropicală.

DIAGRAM 2. *World Distribution of Tropical Storms.*



FULGERUL

A fi lovit de fulger ar putea fi o altă cauză a dispariţiilor misterioase. Cel puţin o furtună tropicală prin care am trecut a fost de o violenţă atât de incredibilă, încât nu mi-a lăsat nicio îndoială că oricare dintre acele fulgere extraordinare ne-ar fi putut însemna sfârşitul dacă am fi fost loviţi. Aceasta

s-a întâmplat între Samoa și Tonga. O altă zonă cu furtuni violente, în special în timpul musonului de nord-vest, este Marea Bismarck. *Rigadoon* a fost lovită de fulger în timpul unei astfel de furtuni în nordul Noii Guinee și, deși majoritatea echipamentului lor era legat la pământ, toate instalațiile electrice de la bord au fost distruse. Chiar și casetele lor au fost șterse. Din fericire, structura ambarcațiunii nu a suferit daune.

Defectarea fitingurilor și deteriorarea structurii

Deși se poate evita zona uraganelor în timpul sezonului rău, unele defecțiuni interne sunt mai dificil de detectat. Deși nu se știe niciunul dintre cazurile în cauză care să fi fost pierdut din cauza unor defecțiuni interne, în afară de defecțiunea motorului, care va fi analizată mai târziu, două ambarcațiuni au scăpat la limită de pierdere. Un copil care dormea sub masă a dat alarma la bordul iahtului sud-african *Seafari,* care participa la cursa Cape to Rio, când apa de mare a început să țâșnească în cabina principală dintr-o sursă misterioasă. Echipajul era pe punctul de a abandona barca când, din fericire, căpitanul a depistat scurgerea la o colier slăbită de la admisia de apă de mare a motorului.

Când yawl[8]-ul franceză *Calao,* în timp ce se afla în călătoria din Wallis spre Fiji pe vreme rea, a căzut din cauza unui val, iar forța căderii a deschis o fisură pe barca de lemn veche de douăzeci de ani. Deși a înmuiat apa din abundență, folosind toate pompele și mișcând furtunul de admisie al motorului pentru a scoate apa din santină, *Calao* a ajuns pe insula Futuna. Cu ajutorul prietenilor de pe iahtul *Alkinoos,* echipajul a reparat temporar scurgerea.

Alte cauze interne posibile, care ar putea avea rezultate fatale, sunt distrugerea accesoriilor carenei prin electroliză și exploziile cauzate de gazul îmbuteliat sau alte materiale volatile. Ventilele corodate sunt responsabile pentru scufundarea mai multor ambarcațiuni la punctele lor de ancorare, deși nu cunosc niciun iaht pierdut ca urmare a unei astfel de defecțiuni în timpul croazierei. Cu toate acestea, pericolul ca o armătură sau o ventilă să se piardă în timp ce se află pe mare este foarte real și pe *Aventura,* am pregătit o selecție de dopuri de lemn care se potrivesc în fiecare orificiu din cocă. Fiecare dop are destinația sa scrisă clar pe lateral și sunt ținute la o distanță

de un braț de cockpit. În caz de urgență, un dop poate fi introdus rapid în racordul defect din exterior. Într-un loc la fel de accesibil, un snorkel și o mască sunt ținute pregătite pentru a fi apucate în caz de urgență.

O explozie la bord poate, de asemenea, să însemne un dezastru, iar o astfel de explozie violentă a fost sugerată ca fiind motivul dispariției *Valhalla,* în timp ce se afla în traversarea din Samoa Americană către Tonga. O parte din epava ambarcațiunii, care avea un emițător radio la bord, dar nu a emis un apel de ajutor, a fost găsită ulterior la malul mării în Samoa Occidentală.

Naufragii

De departe, majoritatea ambarcațiunilor ale căror pierderi le-am investigat au naufragiat pe recife sau pe țărm sau au fost aduse la mal în timp ce erau ancorate pe vreme rea. Pierderile pot fi atribuite unei multitudini de cauze, cum ar fi navigația eronată, cartul deficitar, dependența excesivă de motor, planificarea defectuoasă, alergarea la adăpost, ancorarea în locuri expuse sau defectarea aparatului de ancorare.

ERORI DE NAVIGAȚIE

Cel puțin opt din cele 30 de ambarcațiuni în cauză au fost pierdute ca urmare directă a erorilor de navigație, deși acestea au fost adesea agravate de unii dintre ceilalți factori deja menționați.

Șase bărci au naufragiat noaptea și, deoarece căpitanii credeau că se află într-un loc sigur, nimeni nu era de gardă când s-a produs dezastrul. Mai mulți dintre căpitani au recunoscut ulterior că, dacă cineva ar fi fost pe punte, reciful ar fi putut fi fie văzut, fie auzit la timp și, eventual, evitat. Întrucât trei dintre acestea erau singure...*(Tehani III, Moana* și *Happy),* o supraveghere permanentă era exclusă, deși în toate cele trei cazuri recifurile pe care le-au lovit se aflau la câteva mile depărtare de pozițiile lor estimate. *Tehani III* s-a pierdut pe un recif din Grupul Lau din Fiji la doar câteva minute după ce căpitanul ei, Jan Swerts, se dusese la patul său convins că trecuse mult de un anumit recif. Ray Quint și-a pierdut *Moana* în circumstanțe similare în Micronezia, în timp ce căpitanul de unul singur al *Happpy,* în trecerea din Malaezia în Sri Lanka, a ratat complet ultima locație

și a ajuns pe un recif din Insulele Maldive, la aproape 400 de mile mai la vest.

Singura concluzie pe care o pot trage din unele dintre aceste naufragii este că mulți căpitani au adoptat o abordare aleatorie a carturilor, bazându-se complet pe autoguvernare. Din câte știu eu, toate cele nouă ambarcațiuni naufragiate pe recife foloseau autoguvernare atunci când s-au pierdut. În mod similar, se pare că oamenii se bazează foarte mult pe motoarele lor pentru a scăpa de probleme. Pierderea *Grockle,* la Penrhyn, în nordul Insulelor Cook, cel mai probabil ar fi putut fi evitat dacă o baterie descărcată nu ar fi reușit să pornească motorul, când barca era împinsă spre reciful din apropiere de valuri și curent. *Tio Pepe,* după ce a fost navigat cu succes de un echipaj de livrare din Anglia la jumătatea circumnavigației, către Fiji, a naufragiat la o sută de mile de destinație din exact același motiv, un motor care nu a pornit prompt. Pierderea unei ambarcațiuni franceze pe reciful de la Wallis, tot în Pacificul de Sud, a fost la fel de traumatizantă, deoarece ambarcațiunea fusese complet blocată timp de câteva ore, iar nefericitul echipaj nu a putut decât să privească neputincios cum ambarcațiunea a fost în cele din urmă împinsă spre recif de valuri și distrusă. Din nou, vina a fost dată unui motor care nu pornea.

Din păcate, este în general imposibil să ancorați pe partea oceanică a unui recif de corali, deoarece coralul se ridică aproape vertical de pe fundul oceanului. În funcție de dimensiunea ambarcațiunii și de disponibilitatea unui motor outboard suficient de puternic și fiabil, unii oameni au reușit să se remorcheze pentru a scoate din pericolbarca lor, iar o barcă fără motor *Jellicle,* s-a folosit o vâslă mare a fost folosită pentru a scoate Folkboat-ul de 25 de picioare dintr-o zonă periculoasă când nu bătea vânt.

Dependența excesivă de alte echipamente în afară de motoare poate avea, de asemenea, rezultate dezastruoase. Bazându-se pe estimarea sa, căpitanul unei ambarcațiuni franceze aflate într-o traversată peste noapte de la Tahiti la Bora Bora nici măcar nu s-a obosit să urce pe punte când echipajul de cart l-a trezit pe măsură ce se lumina de ziuă. În schimb, a pornit radarul și a așteptat să se încălzească. Câteva secunde mai târziu, ambarcațiunea a lovit reciful din extremitatea sudică a insulei Bora Bora, care, conform estimării sale, ar fi trebuit să fie la o milă distanță. Faptul că avea echipament de navigație prin satelit la bord nu a împiedicat o altă ambarcațiune să ajungă pe un recif la nord de Indonezia, dar cel puțin i-a permis căpitanului să

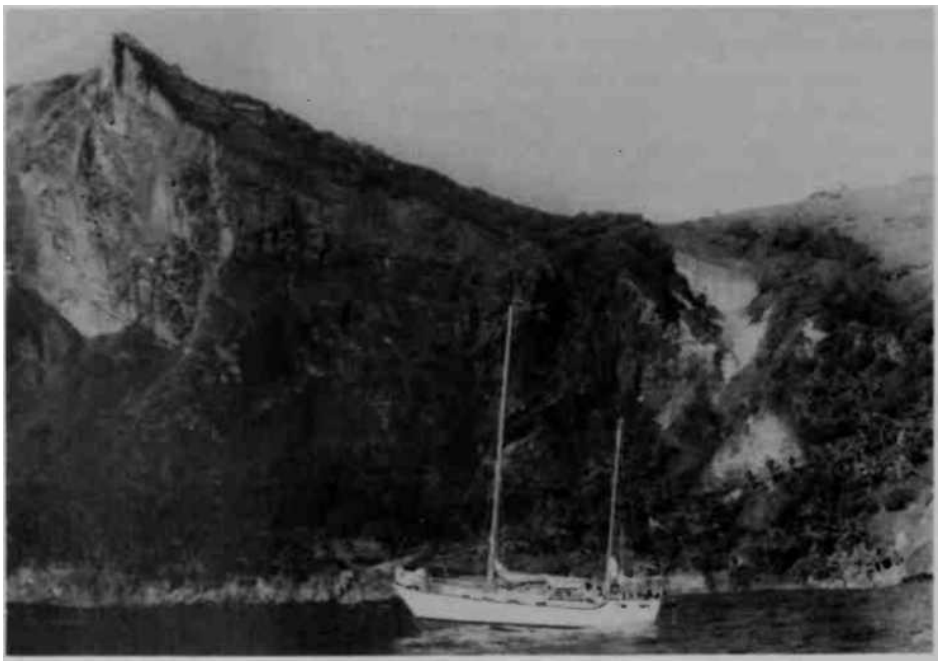
identifice cu siguranță reciful de sub chila sa și să-și transmită poziția exactă prin radio printr-o rețea de radioamatori. O navă americană a fost trimisă în salvarea sa din Filipine, iar ambarcațiunea a fost în cele din urmă remorcată și salvată.

În două dintre zonele în care unele dintre aceste ambarcațiuni s-au pierdut, Fiji și Marea Roșie, curenții puternici și imprevizibili fac navigația extrem de dificilă în orice moment, cu atât mai mult când nu se pot face observații din cauza cerului înnorat. Mai mulți căpitani ai ambarcațiunilor pierdute în aceste zone mi s-au plâns de frustrarea de a nu putea face nicio observație timp de mai multe zile și de a fi obligați să-și estimeze poziția fără a avea la îndemână suficiente informații fiabile. Aș putea simpatiza cu ei, deoarece, odată, în timp ce mă aflam în călătoria din Tonga spre Fiji, nu am putut face nicio observație timp de trei zile și am traversat această zonă infestată de recife bazându-mă doar pe ochi și...urechi.

LA ANCORĂ

A lovi un recif noaptea într-o zonă periculoasă, prin care trecerea poate fi dificilă sau chiar imposibilă, ar putea fi descrisă ca ghinion. Pierderea ambarcațiunii în timp ce este ancorată este, pe de altă parte, o cu totul altă chestiune. Două ambarcațiuni, una pe Insula Paștelui, cealaltă pe Pitcairn, au fost aduse la mal și distruse în timp ce echipajele lor vizitau insulele. Se știe că ancorajele de pe ambele insule sunt nesigure, însă ambarcațiunile au fost lăsate nesupravegheate perioade lungi de timp în timpul vremii furtunoase. Catargul ambarcațiunii japoneze naufragiate servește acum drept catarg de steag în satul Hangaroa de pe Insula Paștelui, o amintire sumbră pentru orice marinar care se aventurează atât de departe de drumurile bătute, să nu-și piardă niciodată barca din vedere în timp ce vizitează misterioșii giganți de piatră. O ambarcațiune din ferociment din California a fost victima vremii nefavorabile de pe Pitcairn, iar locuitorii acestei insule îndepărtate își amintesc încă cu amărăciune cum au stat neputincioși în timp ce barca lovește stâncile în același loc unde strămoșii lor răzvrătiți își arseseră și își scufundaseră corabia *Bounty.* Erau supărați pentru că îl avertizaseră în repetate rânduri pe căpitan să se întoarcă la barca sa din cauza vremii care se înrăutățea. O a treia barcă s-a pierdut la Niue, o altă insulă din Pacificul de Sud, în timp ce echipajul ei se afla în vizită la țărm. Barca fusese lăsată pe un loc de ancorare amenajat pentru bărcile în vizită, dar în timpul unei furtuni

neașteptate spre țărm, cablul de ancorare s-a rupt, iar barca a fost izbită de stânci.



Aventura la ancoră în Bounty Bay, ancorajul expus de pe insula Pitcairn, unde trebuie să fii întotdeauna gata de ieșire pe mare cât mai curând posibil dacă se schimbă vremea.

Ancorarea în locuri expuse este un risc uneori dificil de evitat dacă cineva dorește să viziteze locuri mai puțin frecventate. Barca australiană *Korong*, era cât pe ce să se piardă într-un astfel de ancoraj din grupul Ha'apai din Tonga, când a fost împinsă spre reciful din apropiere de o furtună puternică în timpul nopții. Barca fusese ancorată atât de aproape de țărm, încât, înainte ca motorul să poată fi pornit măcar, a lovit reciful, deteriorând palele elicei și blocând cârma. Incapabilă să se orienteze sau să se miște, barca a fost împinsă spre recif, de unde a fost remorcată a doua zi de un coastier local. Din fericire, fiind o barcă bine construită, coca din fibră de sticlă a supraviețuit la douăsprezece ore de lovituri puternice și s-a desprins fără daune structurale. În Pacific, vijelii precum cea pe care a traversat-o *Korong II* pot apărea uneori în contra vânturilor dominante, chiar și în timpul sezonului alizeelor, când nu există uragane. Acest lucru ar trebui cu siguranță luat în considerare atunci când se alege un loc de ancorare.

Pierderea a încă trei ambarcațiuni ar trebui, de asemenea, inclusă în această categorie, deoarece acestea au fost dispărute în timp ce erau la ancoră, căpitanii lor alegând să rămână și să navigheze în zona uraganelor în

timpul sezonului nepotrivit. *Ocean Rover* și *Kimera* au fost complet distruse când ochiul ciclonului Meli a măturat ancorajul lor în largul coastei Kandavu, în sudul Fiji. Potrivit echipajului de pe *Kimera,* furia nestăvilită a ciclonului a fost atât de violentă încât, în mijlocul tumultului, nici măcar nu și-au dat seama că barca lor fusese demontată. În ochiul calm al furtunii, au reușit să înoate până la țărm, împreună cu skipperul de pe *Ocean Rover*. Doi membri ai echipajului *Ocean Rover* s-au înecat și când furtuna s-a terminat, nu a mai rămas nimic din cele două bărci în afară de câteva resturi plutitoare. Trimaranul *Zoom* a fost împins la țărm și s-a sfărâmat în Honiara, în Insulele Solomon, de o furtună violentă de pe țărm, despre care se știe că are loc regulat în acea perioadă a anului.

A fugi după adăpost pe vreme rea sau care se înrăutățește a fost adesea considerat mai periculos decât a rămâne pe mare, iar pierderea *Maruffa,* descrisă în detaliu în paginile următoare, este un exemplu în acest sens.

Cu mai multă sau mai puțină justificare, majoritatea căpitanilor care și-au pierdut ambarcațiunile atribuie cel puțin o parte din pierdere ghinionului pur, dar nimeni mai mult decât japonezul Yukio Hasebe de la *Pink Mola Mola.* În timp ce naviga de-a lungul coastei statului Queensland, în Australia, a căzut peste bord, deși era în continuare atașat de barcă cu hamul de siguranță. Oricât de mult a încercat să se urce înapoi la bord, nu a reușit, deoarece barca a continuat să navigheze foarte repede, condusă de paleta sa, trăgând în urma ei pe nefericitul căpitan. Yukio nu a putut face nimic altceva decât să privească neputincios cum barca s-a îndreptat în cele din urmă spre stânci.

La fel ca Yukio Hasebe, multe dintre echipaje, deși și-au pierdut bărcile, au avut norocul să fie salvate, chiar dacă acest lucru a inclus și unele experiențe chinuitoare, ca și cum ai fi blocat timp de câteva zile pe un recif sau ai pluti în derivă neajutorat într-o plută de salvare. Cu toate acestea, mai multe vieți s-au pierdut printre cele treizeci de bărci care au alcătuit acest eșantion, inclusiv echipajele complete a patru bărci, dintre care trei nu au lăsat urme sau epave.

O altă victimă printre concurenții individuali, Yukio Hasebe și-a pierdut...*Pink Mola Mola* în largul coastei Queensland-ului.

Reducerea riscurilor

Principalul motiv pentru examinarea atentă a diferitelor cauze ale pierderii unui număr de ambarcațiuni în paginile precedente nu a fost atât curiozitatea, cât în primul rând dorința de a identifica acele pericole care puteau fi evitate. Majoritatea celor treizeci de pierderi care au intrat în atenția mea ar fi putut fi evitate, iar acest lucru ar trebui să fie o mare încurajare pentru toți cei care se îmbarcă în ambarcațiuni mici. Ce se poate face atunci pentru a-și spori siguranța?

Coliziunile pe timp de noapte cu obiecte neluminate, adesea la mică adâncime, sunt practic imposibil de evitat, cu excepția cazului în care cineva este pregătit să se oprească complet și să vireze, o propunere inacceptabilă pentru orice ambarcațiune de croazieră. Cu toate acestea, riscurile pot fi reduse la minimum prin reducerea vitezei pe timp de noapte în zonele cunoscute ca fiind pline de resturi plutitoare sau frecventate de balene. Fără îndoială, o cocă puternic construită poate reduce considerabil riscul de scufundare dacă o astfel de coliziune nu poate fi evitată, ca în cazul *Galatea IV* și *Gambol,* amândoi s-au ciocnit de balene noaptea în timp ce navigau cu viteză maximă. La scurt timp după ce au aflat despre întâlnirea cu o balenă

în Marea Bismarck a iahtului *Galatea*, am navigat prin aceeași zonă pe *Aventura.* Pe tot parcursul zilei am fost atenți la balene sau copaci plutitori, în timp ce în fiecare noapte, la apus, scurtam velele pentru a reduce viteza la aproximativ patru noduri, o viteză la care consider că o barcă bine construită ar trebui să poată supraviețui unei astfel de coliziuni fără a suferi daune majore. De câteva ori în timpul acelor nopți am auzit un zgomot surd când ne-am lovit de trunchiuri de copaci și alte resturi spălate în mare de ploile musonice abundente. Un an mai târziu, în timp ce ne îndreptam din Malaezia spre Sri Lanka, fiica mea, Doina, m-a întrebat într-o seară de ce nu mai încetineam noaptea.

Coca rezistentă din fibră de sticlă a *Aventura*, construită de compania Tyler după un design Van der Stadt, a fost supusă unui impact puternic cu un buștean fără a suferi daune structurale.

„Nu e nevoie să o faci aici”, am răspuns eu încrezător, „deoarece nu există nici copaci plutitori, nici balene în această parte a Oceanului Indian.”

Chiar în noaptea aceea, la ora 1:00, în timpul carului Gwendei, am fost aruncat din pat când barca a lovit ceva tare. Mergeam cu șase noduri în acel moment, navigând sub două brațe duble, dar coliziunea a fost atât de violentă încât *Aventura* s-a oprit complet. Am alergat pe punte cu o lumină și am văzut un trunchi de copac masiv rostogolindu-se încet de sub chila noastră. Silueta neagră și amenințătoare, cu cioturi ieșind acolo unde se

rupseseră ramuri groase, a dispărut în spatele pupei noastre în timp ce *Aventura* a prins încet viteză în vântul de douăzeci de noduri. Spre marea mea ușurare, santina părea uscată când am verificat-o, dar o inspecție subacvatică ulterioară în port a relevat mai multe daune la coca decât mă așteptam, coca fiind grav zgâriată de trunchi de-a lungul întregii etrave. Nu am nicio îndoială că am fost salvați doar de rezistența cocii noastre și sunt la fel de convins că unele bărci pe care le cunosc ar fi fost probabil scufundate de o astfel de coliziune.

Chiar a doua zi, în plină zi, navigând cu viteză maximă pe o vreme dintre cele mai glorioase pe care le-am întâlnit vreodată, am văzut o balenă mare chiar în fața noastră dormind la suprafață. Spatele ei gigantic ieșea la doar câțiva centimetri deasupra apei și, în timp ce ne-am schimbat în grabă cursul pentru a o evita cu câțiva metri, a deschis un ochi și ne-a aruncat o privire urâtă, probabil blestemându-ne că i-am tulburat siesta.

„Niciun trunchi de copaci sau balene pe aici, tată?”, a întrebat Doina cu un zâmbet obraznic pe față. A fost o lecție pe care probabil n-o voi uita niciodată.

O bună supraveghere permanentă poate juca, fără îndoială, un rol major în reducerea riscurilor. Chiar dacă s-a făcut o greșeală de navigație sau dacă vremea înnorată împiedică observarea precisă, o pereche bună de ochi poate evita dezastrul. Navigând noaptea la estimare de-a lungul coastei Papua Noua Guinee, barca neozeelandeză M*aamari* a avut doar timp să ocolească un recif, care a fost auzit și ulterior observat de echipajul de cart. Navigatorul își stabilise cursul destul de aproape de recif, bazându-se pe observarea unei lumini înainte de a-și schimba direcția. De fapt, lumina fusese scoasă din funcțiune o vreme, iar acest exemplu arată cum o cartă bună poate evita dezastrul.

Chiar și cele mai bune și mai moderne instrumente nu fac un punct de observație inutil, iar faptul că navele moderne echipate cu întreaga gamă de instrumente de navigație sunt încă naufragiate dovedește acest lucru. În general, recifele nu sunt vizibile bine pe ecranele radar mici, totuși am constatat că recifele de pe partea în care se află vântul insulelor se sparg întotdeauna, cu excepția cazului în care vremea este cea mai calmă, și sunt, prin urmare, audibile și vizibile chiar și noaptea. Chiar și pe partea aflată sub vânt, recifele sunt adesea vizibile, mai ales când există valuri. Dintre cele nouă ambarcațiuni din acest eșantion, care au fost pierdute pe recife, patru au

naufragiat în timpul zilei și este o chestiune de speculație dacă cele cinci rămase ar fi putut lua măsuri de evitare la timp. Doi dintre acești căpitani, ambii navigatori solitari, au recunoscut că recifele ar fi putut fi fie auzite, fie văzute, dacă ar fi fost treji la momentul respectiv.

Pe vreme extrem de rea, însă, observarea recifelor poate fi aproape imposibilă. Neputând intra în laguna de la Wallis înainte de lăsarea întunericului, îmi amintesc de o noapte neplăcută petrecută la peste 40 de kilometri de recif. Ploaia torențială și stropii de apă zburători în vântul de 40 de noduri m-au făcut să realizez că ar fi imposibil să distingi un recif până nu ajungi aproape deasupra lui. În astfel de condiții, trebuie să fii exagerat de prudent.

Evitarea coliziunilor în condiții de lumină bună ar trebui să fie posibilă de către toți cei pregătiți să fie în permanență în stare de veghe, astfel încât să se poată lua măsuri de evitare înainte de a fi prea târziu.

Un corp construit solid, precum cel din oțel al navei Karak, poate reduce considerabil riscul în cazul unei coliziuni.

Zilele în care puterea ceda locul navigației fără nicio îndoială dispar rapid și, având în vedere numărul tot mai mare de nave care ezită să își schimbe cursul pentru a evita o mică ambarcațiune cu pânze în calea lor, este mai sigur să presupunem că o navă aflată pe un curs convergent nu va ceda și să luăm orice măsură este necesară în timp util.

În mai multe rânduri, atât în plină zi, cât și noaptea, am fost nevoiți să luăm măsuri de evitare, deoarece navele în cauză nu păreau să fie conștiente de prezența noastră și, cu siguranță, nu arătau nicio intenție de a-și schimba cursul. Acest lucru li s-a întâmplat și multora dintre căpitanii cu care am vorbit. Odată, fiind nevoit să folosesc motorul pentru a mă da la o parte în calea unui mic cargou pe vreme rea în Marea Neagră, un val a ridicat *Aventura* la nivelul punții sale. De la o distanță de 30 de metri, m-am uitat direct pe punte. Era complet pustiu, fără nimeni de pază.

Nu există nicio scuză reală pentru neglijarea carturilor, *chiar și în afara rutelor de navigație cunoscute,* deoarece cele mai pustii zone ale oceanului pot fi traversate de bărci de pescuit, nave militare, nave de cercetare, submarine și, bineînțeles, alte iahturi. Într-un incident anume, două iahturi de croazieră s-au ciocnit într-adevăr noaptea în largul insulei Tonga, din fericire ușor și fără prea multe avarii. Ambii căpitani erau convinși că zona era atât de pustie încât nu era necesar să fie cineva de gardă și nici nu aprindeau luminile. Când căpitanii au trecut peste șocul acestei coliziuni ușoare, au avut cel puțin plăcerea de a realiza că erau prieteni și că nu se mai întâlniseră de când plecaseră din California.

Navigația atentă și precisă ar trebui să fie o condiție prealabilă pentru orice ambarcațiune de croazieră, însă aproape o treime dintre ambarcațiunile în cauză au naufragiat ca urmare directă a unor erori majore de navigație. În timpul studiilor mele anterioare, am avut ocazia să discut subiectul navigației cu peste o sută de comandanți și am fost surprins în mai multe cazuri de abordarea nepăsătoare a navigației în general, în special a astronavigației. Mulți comandanți păreau să se bazeze prea mult pe navigația estimată și nu își actualizau pozițiile în mod regulat, rezultatul fiind că, dacă și când vremea se îndrepta, pozițiile lor erau inexacte și complet neactualizate. Pe lângă menținerea unei poziții actualizate cu atenție, multe dintre aceste ambarcațiuni nu ar fi avut probleme dacă comandanții lor ar fi decis să vireze, fie pentru a aștepta lumina zilei, fie pentru o vreme mai bună, fie, cel puțin, pentru un cer senin pentru a putea observa cu siguranță.

Mulți căpitani, însă, ca și mine, preferă să urmărească cât mai multe sextante posibil, permițând o actualizare continuă a poziției. După ce am pierdut șase rotoare de loch din cauza peștilor flămânzi, care totuși ignoră momelile decorate cu gust care se târăsc în urma *Aventurei,* am încetat să mai folosesc loch-ul în zonele în care se știe că viteza și direcția curenților sunt nesigure. Estimările mele, bazate pe cele mai recente observații, au devenit din ce în ce mai precise, deși încă prefer să mă opresc și să mă ridic până în momentul în care încep să am îndoieli cu privire la poziția noastră reală. Deoarece întunericul durează de obicei douăsprezece ore în tropice, uneori ne-am deplasat până la treizeci de mile de obiectivul propus. O astfel de marjă de siguranță largă ar fi ținut cont de orice curent de până la 2 noduri și tot ne-ar fi permis să ajungem la destinație până la prânz a doua zi, dacă am începe să navigăm din nou imediat ce se lumina de ziuă.

Lau sau Grupul Estic al Insulelor Fiji este una dintre cele mai periculoase zone din lume; mai multe ambarcațiuni de croazieră dau lovitura în aceste ape presărate cu recife în fiecare an. Deși hărțile sunt destul de precise, doar câteva pericole sunt marcate cu lumini, iar distanțele sunt prea mari pentru a permite navigatorului prudent să treacă de toate pericolele la lumina zilei. Curenții din zonă sunt puternici și imprevizibili. Pentru a face lucrurile și mai dificile decât sunt deja, majoritatea ambarcațiunilor ajung în această zonă de recif după o traversare de 200 de mile din Tonga. Deși mult la est de meridianul de 180°, Tonga a decis să păstreze aceeași dată ca și cel mai apropiat vecin la vest, Fiji. Drept urmare, ora locală din Tonga este GMT +13; în loc de GMT -11, așa cum ar trebui să fie. Aceasta înseamnă, de asemenea, că ziua oficială din Tonga este cu o zi înainte de ziua sa GMT. Majoritatea ambarcațiunilor sosesc în Tonga dinspre est, fără să știe că, de fapt, în Tonga, astăzi înseamnă mâine. După prima lor vizită la țărm, toate echipajele își schimbă ora și data la standardul local și adesea nu se mai gândesc la această problemă. Adevărata problemă începe în următoarea etapă a călătoriei, spre Fiji, când mulți navigatori uită să dea timpul înapoi cu 24 de ore. Calcularea unei poziții folosind o intrare greșită a zilei în Almanahul Nautic poate duce la erori de latitudine de până la douăsprezece mile, cu posibile consecințe fatale într-o zonă în care unele trecători au doar câțiva mile lățime.

Slăbiciunea gărzii, dependența excesivă de dispozitivele de autodirecție și erorile majore de navigație sunt factori interconectați care au cauzat

împreună pierderea a cel puțin zece dintre ambarcațiunile examinate. Evident, problema a fost agravată de faptul că multe dintre acestea erau conduse de o singură persoană. Totuși, chiar și navigatorii singuri pot încerca să evite problemele urmând exemplul bătrânului marinar Albert Steele de pe *Peregrine,* care adesea preferă să se ridice și să se odihnească la lumina zilei, oferind astfel altor nave șansa de a-l vedea. De asemenea, îi permite să fie alert noaptea sau înainte de a trece printr-o zonă periculoasă.

Respectarea anumitor vechi reguli de bună navigație ar fi salvat și unele dintre aceste ambarcațiuni, cum ar fi alegerea cu atenție a locului de ancorare, utilizarea eventuală a două ancore în locuri expuse, verificarea fiabilității unui cablu de ancorare sau pur și simplu părăsirea unui loc de ancorare prost și ieșirea pe mare înainte de a fi prea târziu. În timp ce mă aflam la Honiara, în Insulele Solomon, la începutul sezonului cicloanelor, când se puteau aștepta rafale puternice de pe țărm aproape în fiecare zi în ancorajul expus, am devenit o glumă printre ceilalți căpitani când am părăsit cu sfințenie ancorajul și m-am îndreptat prea departe spre larg imediat ce se apropia o furtună. Odată, un cargou și-a rupt ancora și a plutit în derivă spre celelalte ambarcațiuni; altă dată, vânturile erau atât de puternice încât majoritatea ambarcațiunilor și-au tras ancora, dar niciunul dintre ceilalți căpitani nu a plecat cu mine și toți păreau mulțumiți să treacă prin rafale la ancoră. Totuși, la doar câteva zile după plecarea noastră, trimaranul *Zoom* și o barcă locală au fost complet distruse în timpul uneia dintre acele vijelii violente de pe țărm.

Multe ambarcațiuni se pierd în întreaga lume din simplul motiv că se află în locul nepotrivit în perioada nepotrivită a anului, însă acesta este un pericol care ar trebui să fie cel mai ușor de evitat. Sezoanele uraganelor sau cicloanelor sunt bine cunoscute și există acum suficiente date disponibile despre furtunile tropicale pentru a permite navigatorului prudent să aleagă o zonă relativ sigură pentru croazieră. Cu toate acestea, unii oameni aleg în continuare să își asume riscul și să continue croaziera în timpul sezonului nefavorabil în zonele supuse furtunilor tropicale. Această decizie a fost fatală pentru șase dintre ambarcațiunile incluse în această analiză, trei fiind pierdute în timpul traversării și trei la ancoră.

Fermecate de două sezoane ușoare de uragane, mai multe ambarcațiuni decât numărul obișnuit au decis să petreacă sezonul cicloanelor 1978/79 în Fiji, deși majoritatea acestora au fost suficient de precaute pentru a rămâne

în vecinătatea zonelor cu uragane dovedite a fi afectate. După pierderea *Ocean Rover* și *Chimeră* în timpul ciclonului Meli, aproape fiecare căpitan cu care am vorbit în anul următor se îndrepta spre Noua Zeelandă, Australia sau Papua Noua Guinee. Chiar și așa, fiind și eu în pragul sezonului și îngrijorat de asta, când l-am întrebat pe căpitanul lui *Pretender* unde se îndrepta pentru sezonul uraganelor, am fost uimit să primesc răspunsul: „Ce sezon al uraganelor?" Din fericire, o astfel de inocență este rară.

Din cele treizeci de bărci care au naufragiat în diverse circumstanțe, se poate spune că doar cinci s-au pierdut din cauze probabil inevitabile. *Pono* și *Southern Kiwi* s-au scufundat după ce s-au ciocnit noaptea cu obiecte neidentificate, *Ponsonby Express* și *Valhalla,* au dispărut pe mare când nu fuseseră raportate condiții meteorologice extreme, iar dispariția lor s-ar putea să nu fie niciodată explicată; în timp ce pierderea *Pink Mola Mola* ar putea fi atribuit ghinionului și nimic altceva. Norocul, fie el bun sau rău, poate juca în continuare un rol major în siguranța ambarcațiunilor noastre. Nu degeaba Willie Willis, navigatorul de plute de unul singur, susținea că toți cei care pornesc peste oceane au nevoie de un înger pe fiecare umăr. Dacă, pe lângă un astfel de sprijin ceresc, nu se lasă toată supravegherea acelor îngeri, acordând în același timp atenție preciziei propriei navigații, pierderile ambarcațiunilor ar putea fi reduse la minimum. Din păcate, unele dintre exemplele citate par să indice un standard scăzut de navigație, dar acesta este un factor uman care poate fi remediat. Cu toate acestea, pentru cei care sunt pregătiți să abordeze marea cu prudență și respectul pe care îl merită, iar aceasta include o pregătire serioasă, o croazieră în jurul lumii are toate șansele de a fi finalizată cu succes.

PIERDEREA NAVEI *MARUFFA*

Nimeni care urcă la bordul *Maruffa* nu putea să nu observe atmosfera veselă din echipajul ei, opt tineri mereu veseli și plini de bucuria de a trăi. În timpul unui an de croazieră împreună, își consolidaseră prieteniile și dezvoltaseră o viață comună concretă. Stând în jurul mesei mari în cabină spațioasă, unii membri ai echipajului relatau cu plăcere aventurile lor navigând cu *Maruffa* peste Pacific. O tânără americancă liniștită, așezată într-un colț, a adăugat câteva cuvinte și la început am fost surprins să constat că era proprietara

Maruffa, persoana care îi adunase pe toți laolaltă și crease în jurul ei o atmosferă atât de excepțională.
Kit Greene mai navigase pe Pacific ca echipaj, așa că atunci când a moștenit o sumă considerabilă de bani, știa exact ce vrea să facă. Fiind studentă la astrologie, chiar și stelele din momentul moștenirii ei vorbeau despre o fecioară care aștepta o barcă cu pânze.

A fost întotdeauna o atmosferă veselă la bordul *Maruffa,* printre tânărul echipaj care a navigat cu ea peste Pacific.

Kit plănuia să plece cu un grup de prieteni într-o călătorie în jurul lumii și acum aveau nevoie doar de barcă. A găsit un căpitan în persoana lui Steve Sewall și împreună au călătorit prin New England în căutarea bărcii visurilor ei. A durat mult timp, dar în cele din urmă au descoperit în Maine, *Maruffa.* A fost unul dintre iahturile clasice ale lui Philip Rhodes, construite în Maine în 1935. Era un iaht de 63 de picioare (19,8 m) construită din mahon pe structură de stejar, dar grav neglijată și care avea nevoie de atenție. Proiectată ca o ambarcațiune de curse oceanice și de crucișător, avea o istorie frumoasă ca iaht privat care naviga pe oceanele lumii, de la Mediterana la Pacific. Mai târziu, sub proprietatea lui Kit Green, a fost folosită ca navă de cercetare a balenelor în Atlanticul de Nord de către Institutul Oceanografic Woods Hole. În 1976 *Maruffa* a participat la cursa Tall Ships de la Bermuda la Newport și a fost alături de flotă la New York pe

4 iulie pentru a sărbători cea de-a 200-a aniversare a independenței americane.

Maruffa aștepta doar ca cineva ca Kit să-i redea cu dragoste gloria de altădată, în timp ce astrologia îi oferea lui Kit simbolul unui triunghi înaripat pentru barca visurilor ei. Până când*Maruffa* fusese complet renovată și gata de navigare, prietenii lui Kit își făcuseră alte planuri, așa că a trebuit să se ocupe de găsirea unui nou echipaj. Nu era prea dificil în Noua Anglie să găsești tineri simpatici, dispuși să facă o croazieră în jurul lumii la bordul unei frumoase bărci cu pânze, cu toate cheltuielile de trai acoperite.

Unul dintre planurile pe termen lung ale lui Kit era să navigheze spre Egipt, condusă de steaua ei, pentru a-și urma interesul pentru studiul astrologiei antice. *Maruffa* era chiar și un nume arab, adică *Cea Iute.* Mai întâi însă, a navigat în Caraibe, prin Canalul Panama și spre Insulele Galapagos, unde tânărul echipaj a petrecut zile lipsite de griji înotând și scufundându-se printre foci și observând viața sălbatică unică de pe insule.

Navigând peste Pacific, unii membri ai echipajului s-au schimbat ici și colo, dar atmosfera a rămas aceeași, Kit generând o seninătate liniștită în jurul ei. În Noua Zeelandă, Kit și cei șapte prieteni ai ei au muncit din greu timp de câteva săptămâni, oferindu-i *Maruffei* o reparație majoră; totul a fost verificat și întreținut. Au fost montate o nouă barcă și o nouă cârmă, lemnul a fost răzuit, șlefuit, revopsit și lăcuit, cele opt ambarcațiuni lucrând zilnic câte douăsprezece ore. În stare perfectă, *Maruffa* apoi și-a arătat ritmul în cursa anuală Tall Ships din Bay of Islands, înainte de a porni să navigheze în jurul vârfului sudic al Noii Zeelande, în Fiordland și peste Marea Tasmaniei până în Australia.

Insula de Sud a Noii Zeelande este renumită pentru vremea sa sălbatică și lipsa adăpostului, iar navigarea cu un echipaj redus de șase persoane a făcut ca *Maruffa* să se confrunte cu condiții furtunoase la intrarea în strâmtoarea Foveaux. O patarazină s-a rupt și ei au decis să fugă la adăpost. Tragedia era pe cale să se producă. Intrând noaptea într-un mic golf, bazându-se pe sonar și radar pentru a-și găsi drumul pe bâjbâite, au atins o proeminență, iar apele imense au împins curând *Maruffa* pe stânci. Era o noapte neagră. În condițiile dificile, au avut dificultăți în lansarea plutelor de salvare pentru a ajunge la țărm. Încercând să recupereze una dintre plutele de salvare care fuseseră măturate peste bord, Alex Logan a fost prins între bordajul bărcii și

stânci și, în câteva clipe, barca izbită de valuri i-a secționat complet piciorul în zona coapsei.

Un alt membru al echipajului i-a făcut rapid un garou de la centură, iar apa înghețată a ajutat la oprirea fluxului de sânge. Au reușit să ajungă la țărm cu o plută de salvare și abia atunci una dintre fete și-a dat seama că își pierduse degetul mare. Incapabili să afle pe nimeni prin radio, echipajul a petrecut o noapte neliniștită ghemuiți pe stânci în interiorul plutei de salvare, încercând să o țină pe Alex caldă și în viață. Abia când s-a răsărit zorii, Steve Sewall a putut parcurge câțiva kilometri până la cea mai apropiată casă pentru a da alarma și, în curând, un elicopter l-a dus pe Alex în siguranță la spital.

„Între timp, Maruffa era izbită fără încetare de stânci, cu o spărtură uriașă în bordaj. Era imposibil să organizezi o salvare în acea parte îndepărtată a lumii, iar tristul sfârșit pentru un iaht clasic, cu patruzeci de ani de navigație în spate, a venit repede.

Pacificul își face multe victime în fiecare an, iar unele vise trebuie să se termine tragic. Totuși, privind în urmă, Kit simte că distrugerea *Maruffa* a fost una dintre cele mai importante experiențe din viața ei.

Maruffa navigând în largul coastei Noii Zeelande cu puțin timp înainte de a naufragia.

„În noaptea aceea, a fost vorba despre «noi», grupul mai degrabă decât individul, iar emoțiile noastre erau atât de tangibile, ca și cum ar fi existat atât în afara, cât și în interiorul fiecăruia dintre noi. Mă gândesc acum la tragediile altor oameni cu o nouă conștientizare și mă pot identifica cu ceea ce simt. Suntem cu toții recunoscători că suntem în viață.”

Din tragedie s-a născut înțelegerea, iar Kit Greene include încă navigația printre planurile ei de viitor..

ALBERT STEELE

Era să ratez *Perregrine*, ascunsă într-un colț al micului port din Nuku'alofa. Pătată și lovită, cuterul vechi de 40 de ani nu arăta cu mult diferit de bărcile locale din jurul său. Privirea mi-a fost atrasă însă de faptul că proprietarul său cu părul alb, Albert Steele, a pășit vesel la mal, cu doamna sa tongană, Malia, la braț. Își purta ușor cei 63 de ani, fața bronzată și ridată străpunsă de

ochi albaștri strălucitori. După ce am schimbat câteva cuvinte, a devenit clar că era vorba de un om excepțional al mării. După mai multe seri de conversație la bordul *Aventura,* am aflat despre viața lui de aventuri pe mare și despre înțelepciunea sa valoroasă pe care o avea de oferit.

Albert a iubit dintotdeauna marea. În copilărie, obișnuia să se urce pe un turn de apă de lângă casă pentru a privi bărcile cu vele pătrate navigând pe râul Delaware. Avea doar doisprezece ani când a fugit de acasă și s-a alăturat unei mici bărci bermudiene, care draga crabi în Golful Chesapeake. Căpitanul bărcii l-a învățat pe tânăr arta navigației și chiar și acum Albert preferă să navigheze după carturi[9], așa cum a învățat în prima vară.

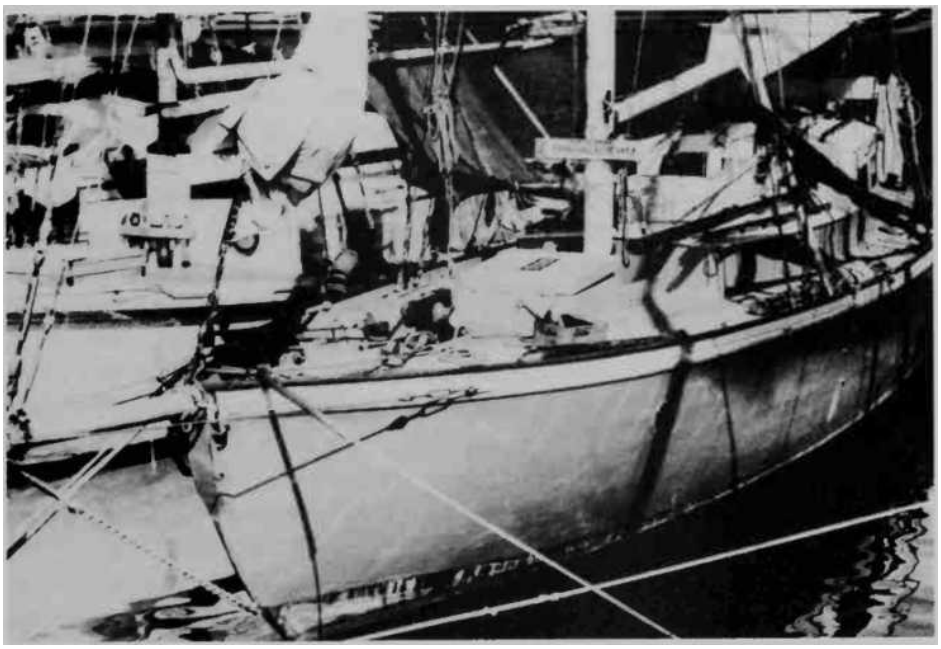
Deși se întorcea acasă iarna, apa sărată care-i curgea prin vene nu putea fi ignorată mult timp. Restul adolescenței și-a petrecut-o ca marinar pe o varietate de pânze, pe nave cu plasă-pungă care pescuiau în largul Floridei și Texasului, pe coaste bărci care navigau de-a lungul Coastei de Est până în Maine și pe sloopuri cu punte deschisă care transportau vite din Puerto Rico în Insulele Virgine. A părăsit corabia, a călătorit clandestin și rareori ajungea în același port de două ori. Își amintește viu de perioada în care se afla în Cuba când Batista a venit la putere.

„Ni s-a interzis să părăsim nava, așa că, bineînțeles, acesta a fost primul lucru pe care l-am făcut. Am găsit un bar, am rechiziționat toate fetele, i-am dat afară pe localnici, am încuiat ușa și ne-am îmbătat treptat cu rom de maimuță, în timp ce tunurile războiului civil bubuiau deasupra Havanei."

A mers peste tot, a făcut orice, și-a satisfăcut fiecare capriciu. A ispășit chiar și șase luni într-o bandă de adulți, deși încă era minor, pentru că a furat o bucată de săpun.

„Mi-a făcut mult bine fizicului", râde el, „cred că eram un copil cam sălbatic pe vremea aia."

După ce o încăierare pe malul apei s-a lăsat cu douăzeci de copci la cap, a decis să părăsească nava în Hawaii. În următorii doi ani a navigat pe diverse insule din Pacific pe *Islander,* care fusese transformată într-o barcă de pescuit după faimoasa sa expediție etnologică în insulele Polineziei. În Hawaii a găsit, de asemenea, timp să se califice ca scafandru cu cască de protecție și să obțină permisul de căpitan de 500 de tone. Tocmai împlinise douăzeci și unu de ani.



Peregrine în Nuku'alofa, cu un anunț în tongană prins în cuie pe catargul ei pentru a ține la distanță oaspeții nepoftiți.

În acea perioadă, Hawaii începea să devină prea „turistic" pentru Albert și, neînfricat de o grevă a marinarilor care l-a împiedicat să se angajeze, s-a refugiat pur și simplu pe o navă a Marinei pentru a se întoarce pe continent. A încercat să lucreze la țărm ca montor pentru un spectacol itinerant în California, dar atracția mării era prea puternică, așa că a ajuns ca prim ofițer pe o goeletă, pescuind pe malurile insulei Campeche din Golful Mexic.

La sfârșitul anilor 1930, aceste goelete pentru pescuitul de snapper erau ultima fortăreață a ambarcațiunilor care lucrau sub pânze. Toți lupii de mare de pe corăbiile cu velatură pătrată și marinarii din flota de pe Grand Banks gravitaseră spre acel colț de lume. La vârsta de doar 23 de ani, Albert a primit prima sa comandă și a condus ca skipper un echipaj în care cel mai tânăr membru avea mai mult de dublul vârstei sale. Erau de toate naționalitățile, dar toți marinari căpitani, care trebuie să fi simțit soarta meseriei lor, pentru că de fiecare dată când intrau în port se îmbătau iremediabil. Albert și-a echipat goeleta de 60 de picioare astfel încât să o poată conduce singur, sub vela de trinchet. Încărcându-și echipajul beat, o ducea până la mijlocul golfului, arunca ancora și îi aștepta să se trezească înainte de a putea porni spre bancurile de pescuit.

Al Doilea Război Mondial a dat lovitura de grație pentru pescuitul la scară largă cu pânze. Albert, ca mulți alții, a fost prins de marea mașină de război și s-a trezit transportat în Africa de Nord și Italia, mai întâi ca scafandru într-o unitate de recuperare a tancurilor, apoi ca scafandru salvator. După eliberare din serviciu, s-a întors în Florida, dar goeletele cu pânze dispăruseră. Neînfricat, s-a alăturat flotei de pescuit de bureți ca scafandru care lucra în largul coastei Floridei. Prețurile bureților erau mari și câștiga 15.000 de dolari pe an mergând pe fundul mării. În 1947, bureții din Grecia, care crescuseră neatinși în timpul anilor de război, au început să inunde piața americană. Prețul a scăzut dramatic de la 35 de dolari la 4 dolari pe livră, iar Albert a plecat să caute de lucru în altă parte.

Următorul capitol al odiseei l-a dus pe Albert în California, unde a studiat metodele moderne de navigație și, în scurt timp, a ajuns să conducă o barcă de pescuit ton din San Diego. Ani de zile a urmărit tonul de-a lungul coastei Americii Centrale, până în Galapagos și Ecuador. După o furtună deosebit de puternică în largul insulei Baja California, Albert s-a gândit că trebuie să existe o modalitate mai ușoară de a-și câștiga existența. Așa că a întors spatele mării, s-a mutat pe țărm și s-a dedicat unui lucru care îl fascinase dintotdeauna: arta și antichitățile.

Cealaltă latură a vieții sale este evidentă astăzi în cabina aglomerată a lui *Peregrine*. O lumânare într-un suport antic de alamă aruncă umbre lungi peste rafturile pline de cărți despre mobilier de epocă și istoria artei. Pereții despărțitori sunt decorați cu vechi imprimeuri olandeze și cronometre antice. Masa de carte conține hărți nautice timpurii și valoroase, precum și variantele lor moderne. Este tot ce a mai rămas din frumoasa sa colecție de antichități.

În anii petrecuți pe țărm, Albert și-a construit o reputație de specialist în mobilă de epocă englezească. Timp de zece ani a refuzat chiar să se apropie de malul apei, dar marea s-a dovedit în cele din urmă mai puternică și și-a satisfăcut vocația lucrând cu jumătate de normă ca remorcher.

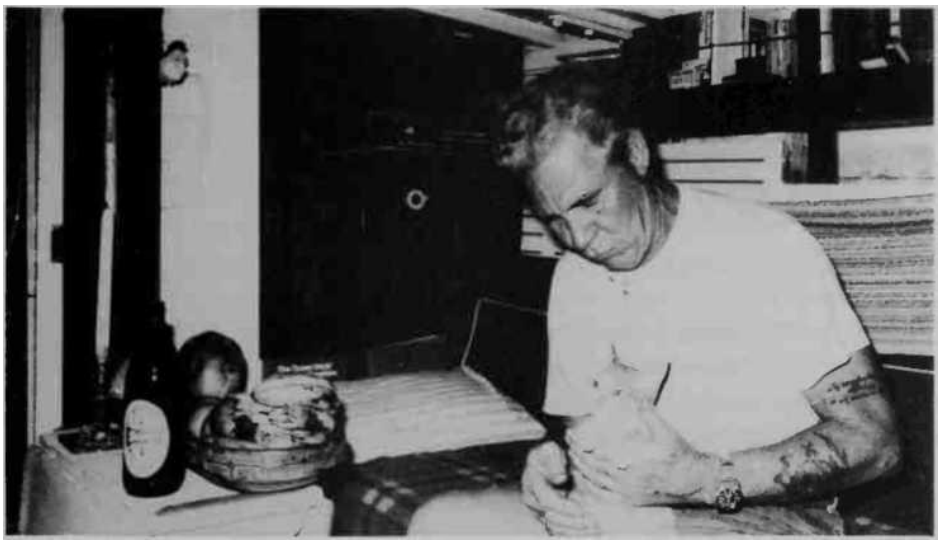
„Cred că sunt singurul tip care a ținut o prelegere despre mobila englezească din secolul al XVII-lea în fața unei săli pline de academicieni, apoi a fugit în culise, mi-a pus salopeta și în decurs de o oră a acostat o navă în portul San Diego. A fost o experiență plină de egoism pentru mine, mai ales că nu am trecut niciodată de clasa a VIII-a la școală.” Albert a scos unul dintre chicotele lui contagioase.

N-am avut niciodată prea multă educație, dar întotdeauna am avut o preferință pentru șampania.

Era o viață frumoasă, avea o grămadă de bani și își construise o colecție privată în valoare de un sfert de milion de dolari. Dar în ajunul celei de-a șaizecea aniversări, Albert s-a privit lung spre sine și a simțit cum viața îi curge printre degete ca nisipul. Apa sărată din venele sale i-a dat răspunsul. A vândut un tablou și a început să caute o barcă.

Niciodată navigator, dar mereu marinar, nu prea avea nevoie de navele moderne și elegante. I-a luat mult timp să descopere *Peregrine,* o mică corabie, asemănătoare cu cele pe care le navigase în tinerețe. Se potrivește perfect cu Albert; un cuter clasic construit acum aproape cincizeci de ani pentru cursa Fastnet din 1936. Construit din lemn de pin pe cadru de stejar, bompresul său de șapte picioare îi conferă o lungime totală de 45 de picioare. Deasupra și dedesubtul punții este simplu și funcțional. Primul lucru pe care l-a făcut Albert a fost să arunce motorul, pe care îl ura cu o „pasiune purpurie", apoi a încărcat-o cu rămășițele colecției sale de artă, acum serios epuizată de două divorțuri, și a pornit la drum.

În 1976 a plecat din California spre Capul Horn și apoi spre Insulele Grecești. Cu toate acestea, Albert nu se ține de planuri. Nici nu este un om singuratic și nu plănuise să fie singur, pur și simplu așa s-a întâmplat.



La sfârșitul unei vieți de implicare cu marea, Albert Steele în cabana confortabilă a bătrânului *Peregrine.*

„Sunt pur și simplu prea precaut și, după ce echipajul meu entuziast a pierdut câteva manete de troliu peste bord, am decis să merg singur.” Albert nu este doar precaut, ci și precaut, temperat de ani de experiență și știe cum să-și conservă energia. Fiind un singur om, alege adesea să se ridice și să se odihnească în plină zi și pe vreme bună, când există șanse mari ca barca sa să fie văzută de navele care trec. Apoi se poate odihni și rămâne treaz noaptea sau dacă vremea se înrăutățește. El este unul dintre puținii oameni care mai folosesc o ancoră de furtună, oprindu-se să se odihnească în timp ce velierul său *Peregrine*, cu ambele capete ascuțite, stă confortabil legat de o ancoră de furtună lansată la pupa.

O călătorie în jurul Capului Horn devenea din ce în ce mai puțin atrăgătoare și, împrietenindu-se cu oameni de pe alte bărci, Albert a întors prova velierului *Peregrine* spre vest pentru a se alătura flotei care naviga peste Pacific, sperând să mai găsească o urmă din atmosfera pe care o cunoscuse acolo cu mai bine de patru decenii în urmă. Tahiti nu era deloc ceea ce își imaginase, dar navigând spre vest, spre Tonga, a fost încântat să găsească atmosfera polineziană pe care o credea dispărută pentru totdeauna. A decis să rămână. Ca deținător de brevet de căpitan, el este la mare căutare pentru a conduce ca skipper pescadoarele locale, însă planurile sale sunt doar să recondiționeze velierul *Peregrine*, să navigheze puțin, să pescuiască puțin și să se bucure de compania frumoasei Malia. L-am întâlnit din nou în Fiji, unde se dusese să-i monteze la loc un motor pe *Peregrine.* Cutreieratul recifurilor tongane în căutare de scoici pentru o firmă de bijuterii îl răzgândise.

Cum motorul nu era încă în funcțiune, am remorcat *Peregrine* de la șantierul naval din Suva cu barca mea. A fost o plăcere să văd ușurința și calmul cu care a pus velele pe vasul de 45 de picioare, fiecare scotă și mișcare sincronizate cu atenție. Vremea era mizerabilă, umedă și înnorată, așa că nu a fost o surpriză să văd *Peregrine* încă ancorat a doua zi dimineață, ascuns în spatele recifului de la intrarea în Suva. Albert nu se grăbea și știam că nu își va asuma niciun risc în călătoria sa de întoarcere prin apele periculoase din Fiji, în Tonga. Nu doar navigatorii individuali, ci cu toții putem învăța multe de la Albert Steele, marinar dintr-o epocă apusă.

NOTĂ DE SUBSOL

Cu puțin timp înainte de a intra la tipar, am primit trista veste a pierderii unei alte ambarcațiuni prezentate în această carte, goeleta veche de cincizeci de ani *Hawk,* pierdut pe un recif din Marea Roșie. Radioamatorismul și-a dovedit din nou utilitatea în organizarea salvării prompte a echipajului.

Pe 3 martie 1982, ciclonul Isaac a măturat arhipelagul tongan, provocând pierderea mai multor ambarcațiuni care au petrecut sezonul uraganelor la Neiafu, în grupul Vava'u. Din cele paisprezece ambarcațiuni de croazieră, doar patru au supraviețuit, practic fără avarii, una s-a scufundat, iar nouă au fost aduse de vânt și au suferit pagube de diferite grade. Unii dintre proprietari au reușit să își repună ambarcațiunile în apă și să efectueze reparațiile necesare. Ciclonul Isaac a demonstrat din nou că nici măcar ancorajele bine adăpostite, precum Neiafu, nu sunt rezistente la uragane, iar căpitanii ar trebui să fie conștienți de acest risc atunci când aleg să rămână într-o astfel de zonă în timpul sezonului uraganelor.

CAPITOLUL CINCI

Nevestele de marinari își spun cuvântul

Sondajul nevestelor de marinari

Marea este, în multe privințe, încă o zonă de supremație masculină. Totuși, în domeniul croazierelor, multe realizări notabile nu ar fi fost posibile fără participarea femeilor. În ciuda acestui fapt, opinia femeilor este de obicei neglijată sau nici măcar nu este solicitată, nu doar de către căpitanii lor, ci și de către proiectanți, constructori, cluburi și adesea reviste de navigație. În timp ce intervievam căpitani, am observat cum, în mai multe ocazii, soției i s-a spus, mai mult sau mai puțin politicos, să nu se amestece, chiar și în situațiile în care contribuția ei ar fi putut fi valoroasă. Ca să fie corect, trebuie să subliniez că, pe multe alte ambarcațiuni, căpitanul își consulta cu ușurință partenerul cu privire la punctele ridicate în sondaj, în timp ce pe câteva ambarcațiuni căpitanii erau femei. După ce mi s-a reproșat de câteva ori că întrebările mele păreau să fie întotdeauna adresate căpitanului, eram gata să recunosc că aproape comisesem aceeași greșeală, aceea de a trece orbește peste bogata sursă de cunoștințe și experiență practică a femeilor navigatoare.

Din totalul de cincizeci de ambarcațiuni chestionate privind aspectele practice ale navigației și croazierelor pe distanțe lungi, patruzeci aveau la bord o soție de marinar. Folosesc termenul „soție de marinar” în sens larg, deoarece cele patruzeci de doamne în cauză includeau nu doar soții, ci și iubite, mame și femei independente care navigau după propriile reguli. Multe dintre ele erau marinari experimentați și toate îndeplineau criteriile pe care le stabilisem pentru cei cincizeci de căpitani, să fi navigat continuu timp de cel puțin un an și să fi parcurs un minim de 5.000 de mile distanță de bază. Eșantionul a fost foarte reprezentativ, deoarece includea femei de toate vârstele, de la începutul anilor '20 până la sfârșitul anilor '60, căsătorite sau singure, mame și bunici, divorțate și văduve. Gama lor de ocupații și interese

era la fel de largă, fermieri și medici, profesori și asistente medicale, femei de afaceri și gospodine.

Ori de câte ori a fost posibil, am încercat să vorbesc cu marinarii pe cont propriu, dar când acest lucru nu a fost posibil, l-am rugat cu fermitate pe căpitanul lor să nu se amestece. În câteva cazuri în care căpitanul a insistat să se amestece, l-am ignorat discret și am notat versiunea soției. Chiar și așa, am lăsat loc și unor discuții aprinse.

o ceartă în spatele meu și am fost destul de fericit să mă urc în bărcuța mea și să vâslesc mai departe.

Decizia de a face o croazieră

Pentru toate cele 40 de femei de mare care au participat la sondaj, croazierele erau un mod de viață și nu doar o distracție de weekend sau de vacanță. Decizia de a rupe toate legăturile cu existența de la mal pentru o viață pe mare trebuie să fi fost pentru multe dintre ele una dintre cele mai radicale decizii din întreaga lor viață, prin urmare, le-am întrebat pe fiecare dintre ele în ce măsură alegerea acestui mod de viață a aparținut ei. În 23 de cazuri, am fost asigurată că decizia a fost reciprocă, cei doi parteneri luând decizia împreună. În șase cazuri, decizia a fost luată exclusiv de căpitan, soția având doar posibilitatea de a o accepta sau de a rămâne în țară. Pe de altă parte, pentru cele cinci femei independente, cu propriile mijloace financiare, decizia de a merge în croazieră le-a aparținut în întregime. Celelalte șase au oferit diverse procente pentru a arăta participarea lor la luarea deciziilor, variind de la 10 la 40%, indicând faptul că, în ultimă instanță, decizia căpitanului a fost cea care a înclinat balanța.

„Am fost șantajată să accept", a spus una dintre soții sale. „A spus că se va căsători cu mine doar dacă vin cu el într-o călătorie în jurul lumii cu o barcă mică. Așa că am venit."

Zâmbetul cu care a spus-o și faptul că călătoria lor a fost una dintre cele mai lungi dintre cei chestionați însemnau probabil că șantajul inițial se transformase într-o amintire fericită.

La cealaltă extremă, Denny Bache-Wiig a decis să meargă cu barca în croazieră cu fiul ei, îndeplinind astfel visul de o viață al regretatului ei soț. Deși nu era deosebit de interesată de navigație, planurile soțului ei erau atât de avansate când acesta a murit, încât a decis să le pună în aplicare singură.

Efecte asupra căsătoriei

Rolul pasiv jucat de unele dintre soții în decizia inițială de a pleca într-o croazieră poate duce la probleme serioase ulterioare, punând în pericol nu doar continuarea călătoriei, ci chiar și căsnicia însăși. Beryl Allmark, care

deja naviga de doisprezece ani cu soțul ei, Alan, pe *Telemark,* când am vorbit cu ea, mi-a spus: „Croaziera este ceva ce fie îți place, fie nu. Există atât de multe căsnicii destrămate printre cei care pornesc la navigație, pentru că, în majoritatea cazurilor, decizia a fost a soțului să meargă, iar soția a urmat-o doar cu reticență.”

Întrebările mele despre căsătorie au atins un subiect care le ținea foarte mult la suflet multor femei și pe care majoritatea erau dispuse să îl discute într-un mod sincer și direct. Conviețuirea în spațiile mici ale unei ambarcațiuni, în timp ce se întreprind lungi călătorii oceanice, exercită presiuni considerabile asupra oricărei relații. La sfârșitul unei călătorii de trei ani în jurul lumii cu *Aslan,* Beverly Wilmoth a considerat că cea mai valoroasă sugestie pe care o putea face altor călători era să se asigure că pot face față perioadelor lungi de timp petrecute împreună. Toate soțiile de marinari au subliniat importanța unei căsnicii solide, subliniind faptul că nu are rost să duci pe mare o căsnicie șubredă. Kathy Becker de pe *Jocelyn,* a rezumat lucrurile astfel: „Căsnicia trebuie să fie 100% solidă pentru fiecare partener, altfel s-ar destrăma.” Kathy este predispusă la accese teribile de rău de mare, indiferent de vreme, cu excepția celor mai calme, și suferă foarte mult la fiecare traversare. Cu toate acestea, refuză să renunțe la viața ei de croazieră, parțial pentru că se bucură de schimbarea continuă a peisajelor și de oportunitatea de a întâlni oameni noi și interesanți, dar mai important pentru că știe că asta este ceea ce își dorește cu adevărat să facă soțul ei, Jay. În opinia ei, orice disconfort fizic merită suportat de dragul unei căsnicii fericite și împlinite.
Cuplurile care navigau de multă vreme sau care navigaseră mult împreună înainte de actuala călătorie păreau, cu siguranță, să se bucure de o relație deosebit de armonioasă.

Kathy Becker de pe *Jocelyn,* a fost una dintre numeroasele soții care au subliniat importanța unei căsnicii solide.

Primul an al unei croaziere părea a fi perioada crucială în care relațiile sunt testate. Mai multe soții au dat exemple de călătorii abandonate și căsnicii destrămate la care au fost martori în timpul croazierei. Dintre cele 40 de soții chestionate, trei și-au întrerupt ulterior călătoria și s-au întors la viața de pe țărm, în timp ce soții lor au continuat să navigheze. Din punct de vedere pozitiv, alte două dintre femeile intervievate s-au căsătorit la scurt timp după aceea cu căpitanii lor, după ce au navigat ca parteneri egali în jurul lumii.

Marea este, așadar, un teren de testare perfect pentru căsătorie, iar Karen Huso de pe *Potpourri,* le-a sfătuit potențialelor soții de croaziere: Navigați puțin înainte de a porni la drum, pentru a vă asigura că vă doriți cu adevărat acest lucru și, de asemenea, că puteți trăi alături de soțul dumneavoastră 24 de ore din 24.

Karen Huso curăță 50% din punțile lui Potpourri. În fundal se vede barca din Noua Zeelandă *Dauntless,* cu puțin timp înainte de a fi lovită și scufundată în Pacificul de Sud.

Așteptări vs. Realitate

Deși decizia principală de a-și schimba stilul de viață nu a aparținut întotdeauna lor, niciuna dintre femeile de croazieră nu a considerat că viața pe mare nu a reușit să le îndeplinească așteptările. De fapt, din 40 de femei de croazieră, 26 au declarat că viața pe mare a fost mai bună decât se așteptau. Șase femei au considerat că viața pe mare a fost foarte asemănătoare cu cea pe care și-o imaginaseră, nici mai bună, nici mai rea, în timp ce alte opt au recunoscut că, deși viața pe mare a fost la înălțimea așteptărilor lor, au avut unele rezerve. Mai multe dintre ele au declarat că unele aspecte au fost mai bune decât se așteptau, în timp ce altele au fost cu siguranță mai rele.

„Îmi plac porturile mai mult decât credeam că o să-mi placă și urăsc navigația mai mult decât credeam. Uneori prefer să văd lumea prin alte mijloace”, așa cum spunea Suzanne Hartley de pe *Tara II*.

Mi s-a spus în mai multe rânduri că recompensele croazierelor ca mod de viață erau adesea foarte diferite de ceea ce se aștepta soția înainte de a pleca.

„Nu primești niciodată ceea ce crezi că vei primi", a spus Jeannette Delvaux despre *Alcinoos.* „Asta face ca o croazieră să fie atât de provocatoare. Cu siguranță nu este o viață de prospect turistic, dar asta nu înseamnă că o croazieră nu este plăcută." Mai multe soții au recunoscut că speraseră la o viață mai plină de farmec, în principal pentru că soții lor vorbiseră întotdeauna doar despre calitățile onirice ale vieții pe o barcă cu pânze în tropicele blânde. În schimb, croazierele s-au dovedit a fi mult mai puțin pline de farmec, adesea de-a dreptul grele și solicitante, deși unele recompense au venit din direcții neașteptate. Linda Balcombe de pe *Starshine,* a recunoscut: „Am avut câteva dezamăgiri, în principal pentru că unele dintre ideile despre ceea ce credeam că voi găsi în Pacificul de Sud erau preluate din filme."

Deși considera că viața de croazieră oferă multe satisfacții în general, D'Ann McClain de pe velierul Windrose o considera dificilă pentru o femeie independentă, deoarece trebuia să renunțe la cele mai multe dintre libertățile ei:

„Există mai puțină libertate pe o barcă decât te aștepți. O femeie trebuie să fie pregătită să-și piardă independența, autonomia. Toate deciziile importante sunt luate de căpitan. Acest lucru poate fi foarte frustrant pentru soție, deoarece pe țărm multe decizii fundamentale sunt luate de ea. Soția conduce adesea casa, dar nu ar conduce niciodată nava." Așa cum era de așteptat de la o femeie de afaceri, D'Ann știa exact care era poziția sa și era indignată de atitudinile șovine ale multor căpitani, pe ale căror bărci bărbatul juca un rol și mai dominant decât pe uscat. Pe de altă parte, era de remarcat, mai ales în rândul cuplurilor care navigau împreună de foarte mult timp, că toate deciziile importante erau luate în comun, adesea soția ocupându-se de probleme care în mod normal sunt considerate a fi de competența căpitanului.

Întrucât în multe cazuri decizia de a începe o croazieră a fost inițiată de soț, poate nu a fost surprinzător faptul că o mare parte dintre soțiile de mare mi-au spus că nu au fost cu adevărat interesate de navigație înainte ca planurile pentru călătorie să înceapă să prindă contur. Dar odată ce pregătirile au trecut de etapele inițiale, majoritatea acestor soții de mare au început să privească navigația cu mai mult entuziasm. În câteva cazuri, nici

soții nu aveau prea multă experiență în navigație, așa că navigația și navigația au fost învățate împreună.

În general, ruptura de viața de la malul mării, de familie și de prieteni pare să afecteze femeile mai profund decât bărbații, așa că le-am întrebat pe toate femeile de la mare cât de mult le lipsesc aceste lucruri. Douăzeci și două au declarat că într-adevăr le lipsește familia, paisprezece că nu, iar patru erau nehotărâte sau le lipsește familia doar în ocazii speciale, cum ar fi Crăciunul sau Ziua Recunoștinței. Majoritatea femeilor cărora le lipsește familia erau mame care nu fuseseră niciodată separate de copiii și nepoții lor pentru perioade lungi de timp.

Prietenii au fost mai puțin dor de ei decât de familie; doar 18 femei au recunoscut că le-a fost dor de prietenii lor de acasă. De câteva ori mi s-a spus că absența vechilor prieteni a fost mai mult decât compensată de noii prieteni legați atât în locurile vizitate, cât și printre alți navigatori.

Am ajuns practic la aceleași concluzii când am readus în discuție acest subiect în studiul meu asupra celor 12 circumnavigatori. De exemplu, Mary-Louise Stewart de pe *Kyeri,* consideră că cea mai grea parte a întregii călătorii a fost să-și lase în urmă copiii adulți.

Chiar mai puțin regretate decât prietenele de acasă au fost conforturile de la mal, majoritatea fiind refuzate celor care aleg să locuiască pe o barcă mică. Treizeci și două dintre soțiile de mare au declarat cu fermitate că nu le lipsesc deloc confortul vieții pe uscat. Cele opt care au simțit lipsa unor astfel de conforturi nu au inclus pe niciuna dintre femeile aflate în călătorii mai lungi, ci au fost alese dintre cele care plecaseră recent de acasă și pentru care aceste conforturi moderne erau încă proaspete în amintiri. Un lucru menționat de mai multe soții, atât dintre cele care au simțit lipsa confortului de la mal, cât și dintre cele care nu au simțit lipsa acestuia, a fost lipsa apei dulci din abundență, pe care aproape fiecare femeie o considera o mare pacoste. Ceea ce cu siguranță nu s-a simțit deloc lipsa au fost electrocasnicele și dotările unei case moderne.

„Cum aș fi putut să le ratez? Le-am avut pe toate. Când ai avut o casă cu treisprezece camere, cu toate facilitățile moderne care vin la pachet, te bucuri că ai scăpat de ele!”, a exclamat Opal McInness de pe *Mac's Opal*. În mod similar, Beverly Wilmoth de pe *Aslan.* care fusese obișnuită cu o casă mare cu toate facilitățile posibile acasă, în Texas, a descoperit că era destul de fericită să trăiască și să muncească în spațiul îngust al unei bărci, fără

niciun dispozitiv care să economisească munca. Se hotărâse deja să ducă o viață mai simplă și mai modestă când s-a întors pe țărm și am fost interesată să aud de la ea că, de fapt, cumpăraseră o casă mult mai mică, când s-au întors din călătoria lor de trei ani.

Era interesant de observat că, cu cât o femeie fusese mai mult cu mașina la volan, cu atât stilul ei de viață a devenit mai simplu.

Vicki Holmes a fost una dintre norocoasele marinare care avea o mică mașină de spălat la bordul *Korong II.*

După cum spunea Susan Hiscock de pe *Wanderer al IV*: „Pur și simplu înveți să trăiești fără aceste lucruri”. Renunțarea la unele dintre mașinile vieții moderne nu înseamnă că toate aceste femei duc vieți spartane. Multe bărci sunt în zilele noastre echipate cu congelator sau frigider, câteva au mașini de spălat mici și chiar și un cuptor cu microunde nu mai este o raritate.

Diviziunea muncii la bord

Diviziunea muncii în navigație, manevrarea ambarcațiunilor, gătit, spălat și majoritatea celorlalte activități de la bord a jucat un rol major în studiul meu. Pe majoritatea ambarcațiunilor, navigația, în special astronavigația, a continuat să fie considerată responsabilitatea principală a căpitanului.

Douăzeci și una de soții de mare mi-au spus că nu au făcut niciodată navigație de niciun fel, în timp ce patru au făcut foarte puțin. Din totalul de patruzeci, doar două soții s-au ocupat de toată astronavigația de pe ambarcațiunile lor, celelalte treisprezece participând într-o oarecare măsură, făcând în medie aproximativ jumătate din navigație. Printre acestea din urmă era mai frecvent ca căpitanul să preia vizorul, iar soția să facă calculele; în majoritatea acestor cazuri mi s-a spus că secundul se descurca mai bine cu cifrele.

În ceea ce privește manevrarea velelor, care includea ridicarea, coborârea și schimbarea velelor, precum și strângerea de recif, am fost oarecum surprins să constat că douăzeci și cinci dintre marinare nu au efectuat niciodată manevrarea velelor, alte șase au făcut foarte puțin și chiar și proporția de muncă depusă de celelalte nouă a fost în medie de doar 32%. Doar o marinară a efectuat singură toate manevrarea velelor, ce-i drept, pe una dintre bărcile mai mici. Dimensiunea bărcii și, implicit, dimensiunea velelor, a fost principalul factor inhibant. Muriel Bouteleux de pe *Calao* a specificat chiar că ea considera o barcă de 40 de picioare ca fiind limita forței unei femei obișnuite.

Deși majoritatea femeilor au lăsat cea mai mare parte a muncii de pe punte în seama partenerilor lor de sex masculin, aceasta nu înseamnă că, în timpul schimbării velelor, soțiile se uită pur și simplu cu ochii în patru, ci, de obicei, fac munca necesară din cockpit, fie manevrând scotele, fie fiind la cârmă dacă autoguvernarea sau pilotul automat sunt dezactivate. Dintr-un punct de vedere pur statistic, soțiile de mare chestionate au lucrat practic la fel de mult cu barca ca și căpitanii lor. Rugate să își evalueze procentual ponderea la cârmă, atât la cârma în timpul mersului, cât și la intrarea și ieșirea din port, douăzeci și una de soții și-au evaluat munca la cârmă ca 50%, celelalte nouăsprezece acoperind întreaga gamă de la 10 la 100%, rezultând o medie generală de 47%.

Întrucât majoritatea membrilor echipajului intervievați erau cupluri, rareori angajând echipaj suplimentar, își perfecționaseră munca în echipă, fiecare știind exact ce să facă într-o anumită situație. Acest lucru s-a reflectat în răspunsurile precise pe care marinarii mi le-au putut oferi la întrebările referitoare la manevrarea generală a ambarcațiunii. În ceea ce privește manevrarea ancorei, s-a observat în mod special faptul că acele femei care în

mod normal petreceau o proporție mai mare de timp la cârmă rareori făceau vreo treabă cu ancora și invers. În total, douăzeci și una de soții nu manipulau niciodată ancora, celelalte nouăsprezece făcând în medie 42% din această muncă. În general, pe ambarcațiunile mai mici, femeile se ocupau de o proporție mai mare de manevrare a ancorei sau pe ambarcațiunile mai mari echipate cu vinciuri electrice.

Din cauza diferenței fizice dintre sexe, o alocare precisă a sarcinilor are sens, deși un număr de căpitani sunt încă reticenți în a renunța la cârmă. În multe ocazii am văzut bărci venind fie pentru a ancora, fie pentru a acosta, căpitanul strigând instrucțiuni din cockpit unei femei sărace care se lupta cu mai multe parâme de ancorare sau cu o ancoră grea. Susan Hiscock de pe *Wanderer al IV,* a subliniat același aspect și când a discutat despre diviziunea muncii pe o barcă cu personal insuficient:

„Femeile ar trebui să știe cât mai multe despre barcă și navigație, astfel încât să participe la manevrarea ambarcațiunii la fel de mult ca soțul. Toate lucrurile de pe barcă ar trebui făcute împreună, însă adesea soții încearcă să pară superiori. Venind în porturi aglomerate, de exemplu, soția ar trebui să fie la cârmă, iar bărbatul la parâme și să se apere de ele. Este doar vanitate din partea lor. Vor să fie văzute ca deținând controlul."

Restul întrebărilor privind diviziunea muncii se refereau la treburile domestice de gătit, aprovizionare, spălat vase și haine. Aceste întrebări au fost cele care au cauzat cel mai frecvent dezacorduri între căpitan și secund, mărul discordiei fiind invariabil procentul de spălat vase efectuat de oricare dintre ei. Acesta a fost singurul domeniu al sondajului meu în care sumele mele aproape niciodată nu se adunau. Ca și pe uscat, proporția acestor treburi efectuate de femei a fost mult mai mare. Paisprezece dintre soțiile intervievate au gătit 100%, alte cinci și-au evaluat contribuția la 95%, iar paisprezece la 75%. În această ultimă categorie, soțiile au gătit mesele principale, în timp ce căpitanii au pregătit micul dejun. Pe două bărci, femeile nu au gătit practic deloc, dar în ambele cazuri s-au ocupat de toată navigația. Procentul total de gătit efectuat de soțiile de navigator intervievate a fost în medie de 82%.

Un procent similar (83%) din munca de spălat rufe a fost efectuată de soții, deși, în comparație cu gătitul, un număr mai mare, douăzeci și două, au susținut că fac 100% din toate rufele. Nu exista nicio soție care să nu spele deloc, deși pe o barcă soțul și soția își făceau singuri spălatul vaselor. Chiar

și fetele singure și independente făceau un procent mai mare decât își făceau singure rufele. Bărbații păreau să ajute mai mult la spălatul vaselor, doar un sfert dintre femei susținând că fac toate vasele. Celelalte treizeci de marinari făceau între zero și 90% din spălatul vaselor, media fiind de 68%.

În ceea ce privește aprovizionarea, atât pe termen scurt, cât și pe termen lung, aceasta era cu siguranță o responsabilitate feminină. Pe douăzeci și trei de bărci, soția decidea singură toate aspectele legate de aprovizionare, în timp ce pe paisprezece bărci aprovizionarea era decisă în comun.

Mai multe femei au subliniat că nu ar trebui neapărat să fie întotdeauna învinovățiți căpitanii de serviciu pentru diviziunea tradițională a muncii pe criterii masculine/feminine. Adesea, vina era a femeii, care accepta să fie plasată într-un rol domestic fără să protesteze. Era un aspect în privința căruia Cynthia Hathaway, de pe velierul *Spaciety*, avea convingeri deosebit de ferme*:* „O femeie ar trebui să fie asertivă, ar trebui să învețe să navigheze, să manevreze barca. Nu e bine să-ți petreci tot timpul în bucătărie, pentru că dacă bărbatul face tot ce are legătură cu barca, în mod firesc se așteaptă ca femeia să facă toate treburile casnice, cum ar fi gătitul, spălatul etc.” Muriel Bouteleux de pe *Calao:* „Toate sarcinile de pe o barcă, de la gătit la navigație, ar trebui împărțite în mod echitabil, totuși, în gătit, spălat rufe sau spălat vase, aceleași principii par să funcționeze pe mare ca și pe uscat.” La acea vreme, am considerat că acesta este mai degrabă un sfat plin de speranță adresat altor femei din partea lui Muriel, deoarece, navigând în numeroase ocazii în compania velierului *Calao*, nu o văzusem niciodată pe Muriel ridicând o velă sau lansând o ancoră, dar ne bucuraserăm adesea de delicioasa ei bucătărie franțuzească.

Muriel Bouteleux încearcă să găsească legume locale care să se potrivească cu bucătăria ei franceză în Papua Noua Guinee.

Citind această observație scrisă, Muriel s-a indignat destul de tare și, în toate ocaziile ulterioare când am navigat împreună, a ținut mereu să fie văzută lucrând pe punte. Din fericire, bucătăria ei nu a suferit de această metamorfoză bruscă.

De fapt, Muriel a fost una dintre cele opt mame incluse în acest sondaj, care erau însoțite de copiii lor. Mai ales în cazurile în care copiii aveau sub zece ani, o mare parte din timpul femeilor era ocupat cu copiii, ceea ce, evident, le lăsa mai puțin timp pentru a juca un rol mai activ în conducerea ambarcațiunii.

Competență în situații de urgență

Deși multe dintre femeile intervievate, precum Muriel, nu se ocupau în mod normal de manevrarea velelor, de ancorare sau de navigație, asta nu însemna că nu știau cum să facă aceste lucruri dacă era necesar. Le-am întrebat pe toate cele patruzeci de soții de marinar dacă puteau face anumite sarcini singure într-o situație de urgență. Treizeci și opt m-au asigurat că își puteau conduce singure barca, dacă era necesar, doar două recunoscând că nu erau în stare să facă acest lucru, ambele navigând pe două dintre cele mai mari

ambarcațiuni din sondaj. O proporție mult mai mică, douăzeci și trei din patruzeci, erau încrezătoare că puteau naviga în siguranță înapoi într-un port dacă navigatorul ar fi fost incapabil. Unele dintre soțiile care nu participă în mod normal la navigația ambarcațiunii lor au specificat că aveau instrucțiuni scrise care explicau procedura pas cu pas pentru luarea și derularea unei vizionări. Cu toate acestea, un număr surprinzător de mare de șaptesprezece femei au recunoscut că nu erau capabile să facă niciun fel de astronavigație, nici măcar în caz de urgență.

Tot având în vedere o situație de urgență, le-am întrebat pe soții dacă pot face singure alte sarcini specifice, dacă ar fi nevoie, cum ar fi readucerea bărcii la bord, ridicarea ancorei, ieșirea în larg de la un ancoraj, efectuarea de reparații simple la motor și setarea direcției automate sau a pilotului automat. Treizeci și cinci de femei mi-au spus că pot aduce singure bărcile, în timp ce treizeci și patru se puteau descurca cu ancora și lanțul sau parâma. Un număr și mai mare, treizeci și nouă, au fost perfect capabile să iasă în larg singure, deși în multe cazuri mi s-a spus că asta însemna să pună barca în mișcare cu ajutorul motorului. Printre femeile care au putut părăsi singure un ancoraj, cele care nu au putut ridica ancora înapoi pe punte fără ajutor au spus că ar lăsa-o pur și simplu în urmă, eventual ancorată.

Chiar dacă practic fiecare dintre soțiile de mare știa cum să rotească cheia în contact și, cu condiția ca motorul să pornească, putea pune barca în mișcare, motorul în sine rămânea un mister pentru majoritatea femeilor. Doar șase soții erau suficient de încrezătoare încât să poată efectua cel puțin câteva reparații simple la motorul lor. Întrebarea mea test a fost să le întreb dacă știu cum să golească motorul diesel dacă a intrat aer în sistemul de alimentare. Deși este unul dintre cele mai frecvente motive pentru care un motor diesel se poate opri, treizeci și două de femei au recunoscut că nu pot face față unei astfel de probleme.

Reglarea pilotului automat părea să prezinte mai puține dificultăți, iar toate cele șase femei ale căror bărci erau echipate cu piloți automați știau cum să le folosească. Trei bărci nu aveau niciun dispozitiv de autodirecție, în timp ce pe celelalte treizeci și una de bărci echipate cu sisteme de autodirecție acționate de vânt, douăzeci și șapte dintre marinari au reușit să le regleze, doar patru neputând face acest lucru.

Femeile care nu erau capabile să facă singure o parte sau majoritatea acestor munci erau conștiente de neajunsurile lor și regretau că nu

deveniseră mai pricepute la navigație înainte de a pleca la drum. De fapt, mai ales aceste marinare mai puțin experimentate au sugerat că orice femeie care se gândește la o croazieră pe distanțe lungi ar fi bine sfătuită să încerce să învețe cât mai multe despre navigație înainte de a pleca la drum, deoarece acest lucru nu numai că le-ar ușura viața mai târziu, dar le-ar pune și pe picior de egalitate cu partenerii lor de sex masculin.

Posibilitatea ca un căpitan să devină total sau parțial incapabil în timpul traversării este foarte reală, iar reticența multor căpitani de a delega orice responsabilitate echipajului lor poate avea consecințe grave. Acest studiu a arătat că, pe mai multe ambarcațiuni, nu numai că căpitanul era la comanda totală, dar și că măsurile de precauție luate pentru a face față anumitor probleme în absența sa au fost adesea inadecvate. Există mai multe exemple de membri ai echipajului forțați să se descurce singuri după ce căpitanul a fost scos din acțiune, unul dintre cele mai emoționante fiind cel al unei ambarcațiuni aflate în traversarea din Hawaii către Samoa Americană. La câteva zile după ce a plecat din Hawaii, căpitanul, care avea în jur de șaizeci de ani, s-a prăbușit. Până în acel moment, el avusese un program regulat cu o rețea de radioamatori, așa că soția sa a putut apela aceeași frecvență și cere ajutor. Curând a devenit evident că ea nu avea nicio idee cum să navigheze sau să manevreze ambarcațiunea, să își stabilească o poziție sau chiar să pornească motorul pentru a încărca bateriile atunci când acestea au început să se descarce. În cele din urmă, Garda de Coastă a SUA a fost nevoită să trimită un avion pentru a parașuta un medic și un navigator în vecinătatea ambarcațiunii avariate. I-au acordat îngrijiri de urgență căpitanului și au navigat cu barca până la cea mai apropiată insulă, de unde pacientul a fost transportat cu elicopterul înapoi în Hawaii. Pericolul foarte real al unui astfel de tip de urgență pe o barcă în mijlocul oceanului mi-a venit în minte în timpul unei traversări din Sri Lanka către Aden, când timp de două zile am fost inconștient de un episod sever de malarie. Din fericire, echipajul de pe Aventura s-a descurcat perfect pe cont propriu, arătându-mi că, cel puțin pe propria-mi barcă, skipperul nu era indispensabil.

Vârsta potrivită pentru o croazieră

Treizeci și cinci dintre femeile de mare au considerat că vârsta lor actuală este o vârstă bună pentru acest tip de viață. Cele patruzeci de femei intervievate au inclus opt în grupa de vârstă 20-30 de ani, nouăsprezece în grupa 30-40 de ani, cinci între 40 și 50 de ani, în timp ce opt aveau peste 50 de ani. Singurul grup în care opiniile au fost împărțite pe această temă a fost cel al persoanelor de peste 50 de ani, dintre care cinci au considerat că vârsta lor este potrivită, în timp ce trei au regretat că nu au putut merge pe mare mai devreme în viață. Ilse Gieseking de pe *Lou IV*, care a luat o pauză de

câțiva ani de la afacerea sa pentru a-și îndeplini visul de a naviga în jurul lumii, a explicat de ce ar fi fost mai bine să plece în croazieră la o vârstă mai fragedă:

„Ar fi mai bine să începi de la o vârstă mai fragedă, apoi s-ar putea face înconjurul lumii de trei ori. Acum nu-mi mai rămâne decât timp pentru două. În viața viitoare, dacă voi avea de ales, voi naviga mai întâi și voi lucra mai târziu.” Dar Denny Bache-Wiig de pe *Rising Sun,* care este în aceeași grupă de vârstă cu Ilse Gieseking, mi-a spus că „E o vârstă frumoasă, desigur, mai ales că eu n-am depășit niciodată optsprezece ani.”

Derry Hancock a privit maternitatea ca pe ceva firesc și, înainte ca bebelușul Tristan să împlinească șase săptămâni, el finalizase cu succes o călătorie de 1000 de mile din Fiji până în Noua Zeelandă.

La celălalt capăt al scalei de vârstă, singura tânără care a avut rezerve cu privire la vârsta potrivită pentru plimbări cu barca a fost Derry Hancock de pe *Runestaff,* care a născut primul ei copil în Suva, în timpul croazierei lor:

„Poate ar fi mai bine să fii puțin mai în vârstă și să știi încotro te îndrepți și, de asemenea, ce vrei cu adevărat să faci cu viața ta.”

Întrucât interesul partenerilor lor pentru navigație părea să fi fost principalul responsabil pentru noul mod de viață al acestor femei, le-am întrebat pe toate soțiile de marinar dacă ar lua din nou în considerare

căsătoria cu un marinar sau cu o persoană interesată de navigație. De asemenea, le-am întrebat pe cele care nu erau căsătorite dacă ar lua în considerare această opțiune. Douăzeci și nouă dintre soții au răspuns afirmativ, patru au dat un răspuns foarte ferm *nu,* și alte patru au oferit anumite calificări, cum ar fi „M-aș căsători cu un marinar doar dacă ar avea destui bani". În celelalte trei cazuri, întrebarea nu a părut potrivită, așa că nu a fost pusă. Cele patru femei care au spus că nu s-ar căsători cu un marinar au declarat toate că, dacă ar avea din nou de ales, cu siguranță nu s-ar căsători deloc.

„Nu m-aș recăsători pentru tot ceaiul din China", a spus una dintre aceste femei, și a fost interesant de observat că, pe propria ei barcă, împărțirea treburilor domestice era absolut echitabilă, fiecare dintre ele spălându-și rufele. Cu siguranță vorbea serios. Printre cele dispuse să accepte din nou rolul de soție de marinar, și acestea formau majoritatea eșantionului, o femeie a fost suficient de sinceră pentru a recunoaște că probabil va face aceeași greșeală din nou.

Schimbarea stilului de viață și a mediului de viață le-a afectat cu siguranță pe aceste femei mai mult decât pe partenerii lor de sex masculin și acesta a fost probabil motivul pentru care, pe parcursul interviurilor, au avut tendința de a face adesea comentarii generale, nu doar referitoare la ele însele, ci și la alte femei de mare. Unele dintre aceste comentarii, referitoare la căsătorie sau la împărțirea muncii, au fost citate anterior.

Sugestii pentru alții

La sfârșitul fiecărui interviu, le-am întrebat pe marinare dacă doresc să facă câteva sugestii practice pentru alte femei care intenționează să le urmeze exemplul și să pornească într-o călătorie lungă. Dottie Fletcher, care atât în port, cât și pe mare, este întotdeauna ocupată cu îngrijirea familiei sale numeroase de la bordul *Duen,* sau ajutând la lucrările de întreținere ale acestei ambarcațiuni solicitante, a atins o notă realistă atunci când le-a sfătuit potențialelor soții de navigator: „Încearcă să navighezi chiar înainte de a te decide să cumperi o barcă, este o viață pe care fie o iubești, fie nu. Nu există nimic între ele."

Deși majoritatea soțiilor de marinar păreau să accepte destul de bine absența majorității conforturilor unei case moderne, unele insistau să aibă cel

puțin câteva conforturi de bază. Nancy Payson de pe *Sea Foam*, se număra printre acestea și a sfătuit: „Încearcă să ai pe barca ta niște conforturi care să nu fie prea complicate. Petreci atât de mult timp în bucătărie încât ar trebui să încerci să ai cât mai multe facilități acolo, cum ar fi un cuptor, două chiuvete și, cel mai important, o bucătărie îngustă și sigură."

Alice Simpson de pe *Fawn of Chichester,* o englezoaică pasionată de ceai, a subliniat că „atunci când navighezi, petreci de fapt mai mult timp la ancoră decât pe mare, așa că nu ar trebui să-ți faci prea multe griji cu privire la lucrurile fragile, deoarece este mult mai plăcut să bei din căni sau pahare de ceramică decât din pahare de plastic".

Mai multe soții de mare au subliniat importanța de a avea propriile interese și hobby-uri. Helga Seebeck, care navigase în jurul Capului Horn în compania a doi prieteni de sex masculin pe catamaranul *Shangri-La,* a insistat să își asume pe deplin toate responsabilitățile la bord. Sugestia ei a fost „Alegeți și alt hobby în afară de navigație, adică, dacă navigația a fost hobby-ul dumneavoastră de la bun început".

Brita Zeldenrust de pe *Kemana* a fost și mai precisă când a spus: „Soțiile ar trebui să aibă propriul lor hobby: macramé, pictură, pescuit, studierea păsărilor, muzică, colecționarea scoicilor, radioamatorism sau scris. Dacă un astfel de interes este satisfăcut de navigație sau croaziere, cu atât mai bine."

Mulți dintre cei intervievați își luau hobby-urile foarte în serios sau, în cazul lui Kathy Becker de pe *Jocelyn,* Pasiunea ei pentru radioamatorism a ajutat-o să suporte răul de mare sever pe traversările lungi. Unele sugestii au fost de natură mai practică, cum ar fi cea făcută de Barbara Dewey de pe *Hawk:*„Fă rost de cărți de bucate din diferite țări. Încearcă să gătești preparate din locuri necunoscute, altfel te vei plictisi de același meniu." „Fă-ți provizii de cărți de referință bune despre locurile pe care intenționezi să le vizitezi", a sfătuit Alice Simpson de pe *Fawn of Chichester ,*„deoarece acestea nu sunt întotdeauna disponibile în locurile respective."

În loc să ofere sugestii, unele femei au preferat să facă un comentariu general despre modul lor de viață actual, care, sperau ele, ar putea fi de folos altor femei. „O soție de mare nu este o gospodină pe apă", a comentat Stefani Stukenberg de pe *Orplid,* „Pentru că pe o barcă cei doi parteneri depind mult mai mult unul de celălalt. Acesta este un lucru pe care o femeie ar trebui să-l cântărească bine înainte, deoarece urmează să ducă o viață complet diferită de cea de pe uscat. La bord nu va fi niciodată doar o soție."

Stefani și Rolf Stukenberg în zilele mai fericite din Fiji, înainte de a-și pierde *Orplid* pe Marea Barieră de Corali.

Chiar și unele dintre soțiile care au spus că plimbările cu barca s-au ridicat la înălțimea așteptărilor sau chiar le-au depășit, s-au grăbit să sublinieze latura adesea neplăcută a acestora și pericolul de a porni la drum cu idei preconcepute. „Nu credeți că este viață suburbană, pentru că nu este. S-ar putea să fie nevoie să vă treziți până la ora 3 dimineața când ancora se târăște", a fost comentariul serios făcut de Beryl Allmark despre *Telemark.* „Fii pregătit să faci sacrificii, să nu te coafezi niciodată și să nu te aranjezi și, în general, să fii obligat să muncești mai mult decât acasă", a spus Kay Malseed de pe *Macushlah,* care totuși a reușit întotdeauna să se arate elegantă și atractivă.

Însă, în ciuda numeroaselor dezavantaje, precum cele menționate de Kay sau Beryl, mai multe soții de mare au subliniat că, pe termen lung, toate aceste sacrificii au meritat.

Așa a fost rezumată viața de croazieră de Nancy Lewis de pe *L'Orion.*

„Oamenii care au renunțat la croaziere erau adesea cei care se așteptau ca această viață să fie ceva extraordinar. De fapt, nu este deloc extraordinară, ci doar fantastic de obișnuită."

De asemenea, Nancy a fost cea care a sugerat că multe frustrări ale soțiilor pornesc de la lucruri mărunte, cum ar fi faptul că nu au propria barcă și că adesea independența unei femei ar trebui să înceapă cu insistența ei de a avea cel puțin o mică barcă gonflabilă de rezervă cu care să iasă la țărm atunci când are chef.

În cele din urmă, ceea ce a contat mai mult decât orice altceva părea a fi atitudinea mentală a soției, rezumată de Marg Miller de pe *Galatea IV,* „Pregătește-te mental, deoarece este foarte important să ai o atitudine pozitivă față de acest tip de viață."

Ilse Gieseking de pe *Lou IV* a fost una dintre persoanele care nu au avut niciodată îndoieli cu privire la frumusețea vieții de croazieră și, când i-am cerut sugestii, mi-a răspuns: „Dacă aș da niște sugestii cu adevărat bune, oceanele lumii ar deveni supraaglomerate. Dacă oamenii ar ști cât de frumoasă poate fi această viață, ar pleca cu toții, dar le este prea frică."

Concluzia generală la care am ajuns în urma îndelungatelor mele discuții cu aceste soții de mare, dintre care multe au un palmares remarcabil în croazierele oceanice, este că viața de croazieră are nenumărate recompense care depășesc cu mult disconforturile inerente ale vieții pe apă. Această observație este confirmată de faptul că majoritatea echipajelor incluse în acest sondaj plănuiau să continue croazierele cât mai mult posibil, în timp ce mulți dintre cei care se întorceau din diverse motive la o existență terestră își planificau deja următoarea călătorie. Majoritatea acestora priveau revenirea la țărm cu o oarecare trepidație. În multe privințe, marea le arătase ce era cu adevărat esențial în viață, iar acest lucru și-au propus adesea să îl aplice vieții lor de pe țărm.

Pentru o femeie care adoptă croazierele ca mod de viață, schimbările față de o existență terestră sunt adesea mai mari decât pentru un bărbat, la fel ca și adaptările mentale și fizice care i se cer. Cu siguranță cred că, dacă bărbatul de la bord este conștient de aceste cerințe și demonstrează o mai bună înțelegere a structurii fizice și mentale diferite a femeii, călătoria are șanse mult mai mari de succes. Mulți bărbați ar face bine să ia în considerare sfatul înțelept al circumnavigatorului Herb Stewart de pe *Kyeri,* a cărui slogan pentru o croazieră reușită este „Păstrează-ți soția fericită".

Două femei călătoare

ILSE-MARIE GIESEKING

Multe femei participă pe deplin la cruising, și nimeni mai mult decât Ilse-Marie Gieseking, cunoscută sub numele de Illa de către numeroasele sale prietene. Aș îndrăzni chiar să spun că ea a fost forța motrice din spatele succesului călătoriei în jurul lumii realizate de velierul Lou IV. Illa își joacă întotdeauna pe deplin rolul în luarea deciziilor, planificarea rutei și se ocupă de o parte considerabilă a navigației. Ca multe cupluri care au navigat împreună timp de mulți ani, munca de pe ambarcațiune *Lou IV* este împărțită

Illa și Herbert Gieseking împreună cu iubitul lor prieten Joshua Slocum.

în mod egal și funcționează fără probleme, de obicei Illa fiind la cârmă și Herbert pe punte.

Multe dintre soțiile de navigatori pe care le-am întâlnit erau novice, dar nu și Illa, deoarece navighează de peste treizeci de ani. Familia Gieseking a deținut anterior mai multe ambarcațiuni și, pornind din Elmshorn, în nordul Germaniei, de-a lungul anilor, a navigat în Marea Baltică și în Marea Nordului, vizitând Scandinavia, insulele Orkney și Shetland, Scoția și Anglia. Dar aceste călătorii i-au satisfăcut din ce în ce mai puțin, iar tentația

unei circumnavigații, ceva la care visaseră dintotdeauna, a devenit insuportabilă.

Illa era obișnuită să ia decizii, deoarece ani de zile condusese partea comercială a unei mici firme de familie, înființată de bunicul ei, care fabrica uși și rame de ferestre. A ajuns la o înțelegere cu fratele ei să se ocupe de toate acestea, în timp ce ea își lua o pauză de câțiva ani pentru croaziera visurilor ei. Totul era atât de bine organizat la bordul *Lou IV,*că această călătorie era sortită succesului. Ketch-ul din fibră de sticlă de 9,5 metri, proiectat în Danemarca de Jensen, era surprinzător de spațios și bine organizat pentru lungimea sa, având chiar și o cabină la pupa, deși aceasta era cam prea caldă și lipsită de aer pentru zonele tropicale. Nicio sarcină nu a fost vreodată amânată pe *Lou IV,* iar barca a fost întreținută impecabil, întorcându-se acasă după patru ani și jumătate și 46.000 de mile, cu toate velele originale și aproape nicio zgârietură pe borduri.

Navigând cu o barcă în stare perfectă și având în vedere vasta lor experiență, nu este surprinzător faptul că această călătorie a depășit așteptările Illei. Deși au urmat ruta normală a vântului comercial sau, așa cum o numește Illa, „ruta cu cea mai mică rezistență", au făcut totuși câteva ocolișuri notabile. Cea mai lungă a fost navigarea pe întreaga coastă estică a Statelor Unite până în Canada, în sus pe râul St. Lawrence până în Marile Lacuri și înapoi pe canalul de barje Eyrie și râul Hudson până la New York. Au fost, de asemenea, una dintre puținele ambarcațiuni de croazieră care s-au aventurat spre sud și au navigat în largul Insulei de Sud a Noii Zeelande. În opinia Illei, aceasta a fost cea mai dificilă croazieră pe care au experimentat-o vreodată, mai rea decât Marea Nordului, cu vreme agitată, curenți puternici și ancoraje adânci unde vântul bătea urlând pe munți. Grandoarea solitară a peisajului a fost singura compensație. În afară de o slăbiciune pentru Moorea, locul de croazieră preferat al Illei au fost Insulele Solomon, pe care le-a găsit nealterate și puțin vizitate de turiști sau iahturi.

Însoțitorul constant al Illei în croazieră a fost un pudel negru de talie mică pe nume Joshua Slocum. Deși îl iubește foarte mult și îl găsește o mare plăcere pe mare, recunoaște că a fost o greșeală să-l ia cu ei, deoarece acest lucru le-a limitat vizitele la țărm în multe locuri. Caracterul cald și expansiv al Illei se extindea și la copii, așa cum ai mei au descoperit și exploatat rapid, deoarece Illa nu uita niciodată să le aducă o bucată de ciocolată atunci când îi făceau o vizită.

Cu strângere de inimă, soții Gieseking au întors proa velierului Lou IV înapoi dinspre Pacific spre Europa, deoarece Ilia nu-și putea lăsa fratele să țină singur fortul pentru prea mult timp.. Apoi, tragedia i-a lovit, singurul lor fiu fiind ucis într-un accident rutier în Germania, fără știrea lor, în timp ce se aflau pe lunga călătorie de la Capetown la Azore. Illa își pierduse acum orice interes în a menține afacerea în funcțiune. Viața pe uscat părea dintr-o dată goală, fără nimic pentru care să muncească și fără nimeni căruia să-i dea moștenire. De asemenea, a descoperit că anii pe mare o schimbaseră și acum avea o atitudine diferită față de viață față de oamenii din jurul ei. Ceea ce părea important înainte nu mai conta.

La întoarcerea lor acasă au fost plăceri, revederea vechilor prieteni și o primire splendidă din partea clubului lor de iahturi. De asemenea, au primit Kronenkompass, cea mai înaltă distincție pentru croaziere oferită de German Cruising Club. În stilul ei eficient, Illa și-a scris, a publicat și a vândut propria carte despre croaziera lor. Plăcerile însă au început curând să se diminueze și nu exista decât o singură soluție în ceea ce o privea pe Illa, să plece din nou și de data aceasta atât timp cât ea și Herbert erau capabili fizic. Acum își încheie partea din afacerea familiei și își vinde proprietatea. *Lou IV* este deja vândut și *Lou V* pe cale să fie finalizat, un chetch de oțel de patruzeci de picioare, construit conform specificațiilor Gieseking de către o mică firmă daneză de constructori de ambarcațiuni. Illa are un poster cu Moorea pe perete, ca să-i amintească în iarna cenușie germană de plajele tropicale și soarele, și are și un calendar mare, unde bifează numărul de zile rămase până la plecarea lor planificată în 1984, de data aceasta pentru totdeauna.

DENNY BACHE-WIIG

„Urmarea viselor lor” ar descrie în mod potrivit majoritatea oamenilor care călătoresc în croazieră, dar Denny Bache-Wiig este mai neobișnuită, deoarece visul pe care îl urmează nu este al ei. Denny este o doamnă atrăgătoare, de vârstă incertă (deși, în mintea ei, nu a depășit niciodată optsprezece ani). Recunoaște cu ușurință că are cinci copii cu vârsta peste douăzeci și unu de ani. Cu câțiva ani în urmă, putea fi găsită predând în Arizona, conducând un magazin de artizanat și învățând tehnici de meșteșug și bijuterii de la triburile indiene din Arizona. O locuitoare de uscat completă, marea nu o interesase niciodată. Soțul ei, Ted, pe de altă parte,

fusese întotdeauna pasionat de navigație și plănuia o croazieră în Japonia cu iahtul său. Soarta a intervenit însă, un cancer în fază terminală a lovit rapid și el nu avea să-și realizeze niciodată visul. Denny s-a trezit brusc nu doar văduvă, ci și proprietara unui sloop de 37 de picioare (11,28 metri) proiectat de Lapworth, numit *Rising Sun*, echipat complet pentru o călătorie în jurul lumii, inclusiv cu un sistem de autoguvernare Aries..

Evidentul lucru era să vândă *Rising Sun*, dar Denny a simțit că ar fi fost o trădare a lui Ted. Ea credea că trebuie să existe ceva în mare și în navigație care să-l fi fascinat atât de mult pe regretatul ei soț. A intrigat-o atât de mult încât a devenit hotărâtă să nu vândă barca, ci să trăiască visul lui Ted pentru el.

Neavând nicio cunoștință despre navigație, s-a înscris la un curs de navigație la școala serală, în timp ce fiul ei cel mic, Danny, care inițial nici el nu plănuise să facă croaziere, studia și se pregătea să devină skipperul lui *Rising Sun*. În decurs de un an, înzestrați cu multe cunoștințe, dar puțină experiență practică, cei doi au pornit din Los Angeles spre Hawaii, având ca echipaj suplimentar încă doi copii ai lui Denny. După o călătorie plăcută de 21 de zile, Denny le-a oferit cu mândrie un debarcader perfect.

Mamă și fiu, familia Bache-Wiig, în Noua Zeelandă după croaziera lor reușită din California.

Spre uimirea ei, Denny a descoperit că îi plăcea de fapt să navigheze, era puțin afectată de răul de mare și, cum toți copiii ei erau mari, a constatat că era vârsta perfectă pentru o viață relaxată și lipsită de lux. A fost dependentă. Planul ei inițial fusese doar să navigheze în Japonia și să caute acolo un loc de muncă în învățătoare, dar devenind marinar, a descoperit curând că planurile pot fi schimbate cu ușurință. Discutând cu alți călători, a decis că ar putea fi interesant să viziteze Noua Zeelandă, așa că mama și fiul au îndreptat prova velierului *Rising Sun* spre Samoa, Tonga, Fiji și Noua Zeelandă.

Familia Bache-Wiig are niște economii, dar nu mulți bani, așa că sunt încântați când reușesc să câștige niște bani pe parcurs. Interesul lui Denny pentru meșteșuguri îl ajută și pe cel financiar. Ea a condus un magazin de artizanat o perioadă în Hawaii, în timp ce în Whangarei și-a deschis propria tarabă în piața locală, realizând și vânzând bijuterii din argint și turcoaz după modele originale ale indienilor nord-americani, țesând și coloratul „Ojo de Dios" sau „Ochii lui Dumnezeu", din lână viu colorată, o altă abilitate învățată de la indienii din Arizona. Cabina lui *Rising Sun* este decorată viu cu lucrările lui Denny și diverse sculpturi cumpărate pe drum, în timp ce ea însăși înveselește malul apei în haine distinctive, purtate cu propriile bijuterii indiene.

Denny crede că „Ochii lui Dumnezeu" îi aduc noroc. Până acum nu i-a lipsit norocul. Japonia este încă obiectivul ei final, dar negându-se de grabă, va mai dura ceva timp până va ajunge în tărâmul Soarelui Răsare, existând multe locuri interesante de vizitat pe parcurs. Urmând un vis împrumutat, Denny a descoperit singură plăcerile navigației.

CAPITOLUL ȘASE

Croaziere cu copii

Copiii de pe ambarcațiunile de croazieră nu mai fac excepție, deoarece tot mai multe familii care întreprind călătorii lungi își iau copiii cu ei. Croazierele cu copii prezintă însă anumite probleme, iar în al doilea meu studiu privind ambarcațiunile de croazieră pe distanțe lungi, o secțiune s-a ocupat exclusiv de întrebări referitoare la copii. Din cincizeci de ambarcațiuni, opt aveau copii la bord și am chestionat și o a noua ambarcațiune, pe care tânărul de 17 ani juca deja un rol deplin ca membru adult al echipajului. Pe cinci ambarcațiuni, copiii erau singuri, restul de patru având câte doi copii fiecare. Vârstele variau de la trei la șaptesprezece ani, majoritatea fiind în grupa de vârstă opt-treisprezece ani.

Copilărie pe apă

Cu o singură excepție, toți părinții au considerat că atitudinea generală a copiilor lor față de viața pe mare a fost bună, unii descriind-o ca fiind perfectă sau subliniind că, întrucât copiii crescuseră practic pe mare, luau viața pe barcă de bună, considerând-o un lucru normal. Copiii par să se adapteze mult mai ușor decât adulții la viața într-un mediu acvatic și acesta a fost probabil motivul pentru care vremea rea nu i-a deranjat pe majoritatea copiilor, mulți continuându-și activitățile ca pe vreme normală. Mai mulți părinți au menționat că, în timpul vremii rea, copiii adormeau și dormeau profund în orice situație, deși uneori se urcau la podeaua cabinei principale, mai ales când paturile lor obișnuite erau în bancheta din față.

Singurii părinți cu unele rezerve au fost cei mai mici copii, în vârstă de trei și cinci ani la momentul sondajului, care s-au îmbolnăvit și au fost nefericiți pentru perioade scurte de timp în timpul vremii grele. Părinții au constatat însă că atitudinea copiilor lor față de viața la SCA se îmbunătățea progresiv pe măsură ce creșteau. Vicki Holmes de e *Korong II,* a recunoscut

că a fost o croazieră solicitantă cu doi copii mici, dar spera că situația se va îmbunătăți când copiii vor fi suficient de mari pentru a le oferi părinților timp să se descurce singuri și nu va fi necesar să supravegheze permanent ce fac copiii. După o croazieră de doi ani, Vicki și John Holmes s-au întors acasă, deși sunt hotărâți să pornească din nou la drum imediat ce copiii vor ajunge la o vârstă mai convenabilă. Olga și Benoit Soulignac de pe *Chloe,* s-au confruntat cu o problemă similară cu gemenii lor, așa că și-au întrerupt călătoria în jurul lumii pentru câțiva ani în Tahiti pentru a le oferi copiilor șansa de a crește înainte de a continua.

Un alt cuplu cu un copil din această grupă de vârstă preșcolară a fost Sylvia și Ian French de pe *Pomona,* printre cei doisprezece circumnavigatori pe care i-am intervievat ulterior. Ocuparea și amuzarea tânărului John ocupau cea mai mare parte a timpului părinților, atât în port, cât și în timpul traversării.

A fi mai ușor să-i ocupi pe copiii mai mari în timpul călătoriilor lungi, cititul fiind distracția preferată. Majoritatea copiilor care călătoresc cu mașina citesc mult, unul dintre ei devorând o carte aproape în fiecare zi.

Toby și James au fost de un real ajutor la navigarea velierului *Duen*

Obținerea unei cantități adecvate de materiale de lectură, mai ales în locurile mai mici, era adesea o problemă majoră, deși copiii înșiși depășeau adesea acest lucru schimbând cărțile cu cele de pe alte bărci. Jocurile și puzzle-urile erau, de asemenea, populare, doi copii de vârste apropiate se jucau mult împreună, în timp ce un copil singuratic desena mult și părea mulțumit să trăiască în propria lume imaginară.

Toți copiii ajutau la treburi într-o măsură mai mică sau mai mare, chiar și cei de cinci ani făceau lucruri simple, cum ar fi curățarea și înfășurarea frânghiilor. Copiii de opt ani treceau la spălatul vaselor sau la manipularea scotelor de foc pe vreme normală. Toți copiii de peste unsprezece ani participau pe deplin la viața la bord, unii dintre ei primind sarcini precise, în timp ce alții ajutau în general. Toți copiii mai mari făceau și carturi pe mare. Doi copii, cu vârste de opt și zece ani, aflați pe bărci diferite, trebuiau să facă carturi de o oră în timpul zilei. Cei cinci copii cu vârste cuprinse între unsprezece și treisprezece ani făceau cu toții carturi complete pe timp de zi.

Pe *Fortuna,* Paul și Tina Morrish, în vârstă de treisprezece și unsprezece ani la momentul inspecției, făcuseră carturi complete de ceva vreme și, deoarece barca nu avea autoguvernare, trebuiau să conducă manual zi și noapte, indiferent de vreme. Pe *Sea Foam,* Craig, în vârstă de șaptesprezece ani, făcea o gardă de zi întreagă de la vârsta de zece ani și, de asemenea, o gardă de noapte de la vârsta de paisprezece ani.

În fiecare caz, copiii care trăiau pe apă păreau a fi maturi și responsabili pentru vârsta lor. Linda Balcombe de pe *Starshine,* a subliniat că fiica ei, Heather, în vârstă de unsprezece ani, se maturizase considerabil în comparație cu grupul ei de colegi, ca urmare a faptului că trăia într-o lume a adulților. „Cred că este o viață bună pentru acești copii, ei văd multe din lume și nu poate decât să fie o îmbunătățire."

Educaţie

Se pare că acești copii de gardă au puțin timp pentru plictiseală, deoarece trebuiau să se ocupe și de temele școlare și de cursurile prin corespondență. Educația este una dintre principalele preocupări ale tuturor părinților care își scot copiii din sistemul școlar pentru o anumită perioadă de timp și niciunul dintre cei chestionați nu a neglijat acest aspect. Aproape toți copiii foloseau un curs prin corespondență din țara lor de origine, ceea ce însemna că le-ar fi mai ușor să se reîntoarcă în sistemul lor particular dacă și când s-ar întoarce ulterior pe uscat.

Cursul prin corespondență al Școlii Calvert a fost folosit pe patru ambarcațiuni americane, pe care toți le-au considerat satisfăcătoare. Doar un părinte a modificat această laudă spunând că, deși sistemul era bun pentru abilitățile de bază la o vârstă mai mică, avea unele rezerve cu privire la clasele ulterioare și, în special, la materiile științifice care necesitau completare. Un alt părinte, care a considerat că sistemul Calvert are o valoare excelentă la prețul de 150 de dolari pe clasă, a ales, însă, să nu trimită lucrarea înapoi pentru corectare.

Returnarea lucrărilor finalizate pentru corectare a fost una dintre principalele probleme întâmpinate de toți cei care au urmat cursurile prin corespondență, deoarece adresele poștale fiabile erau rare, iar trimiterea materialelor către și dinspre locuri îndepărtate era neregulată și

imprevizibilă. Copiii uitaseră adesea de lucrare până când aceasta se întorcea cu note și comentarii, ceea ce era valabil mai ales în cazul copiilor mai mici. Aceasta era o problemă deosebită pentru iahtul *Calao,* care au folosit sistemul de stat oferit gratuit de guvernul francez. Întrucât școlarizarea copiilor francezi este obligatorie, indiferent de locul în care se află, aceasta a însemnat că o mare cantitate de muncă trebuia trimisă înapoi în mod regulat, cerințele rigide ale schemei fiind o mare povară atât pentru copii, cât și pentru părinții lor. De câteva ori au fost nevoiți să amâne plecarea dintr-un port, așteptând să sosească noi cursuri. Pe lângă faptul că erau rigizi, au considerat că sistemul era foarte dificil de adaptat la modul de viață al navei de croazieră.

Aceasta a fost, de asemenea, o critică adusă unora dintre cursurile australiene și neozeelandeze, care fuseseră scrise pentru copiii din fermele și stațiunile de oi izolate și conțineau directive precum „ieșiți afară și alergați prin padoc”. Cursul oferit de statul australian Queensland a primit note excelente ca fiind unul dintre cele mai bune cursuri prin corespondență disponibile și a fost folosit pe multe bărci, nu doar pe cele din Queensland.

O echipă rezolvase problema atât a relevanței materialului, cât și a notificării acestuia, prin conceperea propriului sistem educațional. Liz MacDonald de pe *Horizon,* care este profesoară calificată, și-a educat fiul Jeff complet singură în timpul circumnavigației lor de trei ani. Liz s-a străduit din greu să mențină materialul relevant; de exemplu, în Fiji, unde am vorbit cu ea, preda dintr-o carte de istorie a Pacificului folosită în școlile locale. Pe tot parcursul călătoriei, Liz a ținut conștiincios o evidență exactă a întregii munci, a comportamentului și atitudinii lui Jeff, precum și a notelor sale. A considerat esențial să respecte o rutină zilnică și un program bine definit, o cerință absolută subliniată și de alți părinți profesori. Disciplina implicată în educarea copiilor pe mare a fost considerată de mulți părinți unul dintre cele mai dificile și dificile aspecte ale unei croaziere.

Nu este de mirare, așadar, că mulți părinți își trimiteau cu bucurie copiii la școlile locale ori de câte ori șederea în port era suficient de lungă pentru a justifica acest lucru. Pe de altă parte, două ambarcațiuni care foloseau sistemul Calvert nu i-au trimis niciodată pe copii la școală pe uscat, pentru a nu întrerupe cursul în mod inutil, în timp ce copiii de pe o altă ambarcațiune mergeau la școală doar în țări vorbitoare de limbă engleză. Unii părinți au folosit însă șansa oferită de călătoriile în străinătate pentru ca copiii lor să

învețe o altă limbă. Acesta este motivul pentru care Sidonie și Fabien de pe *Calao,* vorbesc engleză cu un puternic accent australian, iar propriii mei copii obișnuiau să vorbească franceza cu un accent polinezian dobândit după o lună de școală pe Mangareva, în Polinezia Franceză.

Un alt motiv invocat de unii părinți pentru trimiterea copiilor la școlile locale a fost șansa de a lua contact și de a se interacționa cu copii de vârsta lor. Unii dintre copiii navigatori s-au împrietenit treptat cu copiii de pe țărm, deși mai ușor cu copiii de pe alte ambarcațiuni. Aproximativ jumătate dintre copii, însă, care se obișnuiseră cu viața lor itinerantă, învățaseră să-și facă prieteni cu viteza fulgerului, știind că timpul era scurt și că în curând vor fi din nou în mișcare.

Pe măsură ce copiii devin adolescenți, această nevoie de prieteni de vârstă similară devine mai acută, iar școlarizarea lor devine din ce în ce mai dificilă. Mai multe dintre aceste familii plănuiau să-și încheie croaziera înainte ca acești copii să devină prea mari și se gândeau să rămână la țărm câțiva ani în timp ce copiii își terminau studiile. Copilul de treisprezece ani de pe una dintre ambarcațiunile studiate a fost în cele din urmă trimis acasă pentru a merge la școală. Alte ambarcațiuni cu copii la bord pe care le-am întâlnit de-a lungul anilor, dar care nu au fost incluse în acest sondaj, s-au confruntat cu probleme similare. După ce au folosit o perioadă de cursuri prin corespondență, un cuplu francez a decis să-și trimită cei doi copii adolescenți acasă la internat, cu scopul de a naviga în locuri convenabile unde copiii să li se poată alătura în timpul vacanțelor. Nici părinții, nici copiii nu au fost prea mulțumiți de acest aranjament, așa că, după un an, barca a fost vândută în Singapore, croaziera a fost abandonată și întreaga familie s-a întors în Franța. Un cuplu din Noua Zeelandă a întâmpinat, de asemenea, foarte greu să-și convingă adolescentul să se dedice temelor școlare și, în cele din urmă, l-a trimis acasă înaintea lor. Din păcate, părinții au descoperit că acesta nu a ajuns niciodată la nivelul grupei sale de vârstă și a plecat de la școală nemulțumit și cu un sentiment de inferioritate.

Majoritatea punctelor ridicate aici le cunosc prea bine din experiență personală, copiii mei, Doina și Ivan, având șapte și cinci ani când am plecat din Anglia și treisprezece și unsprezece ani când ne-am întors șase ani mai târziu. La fel ca Liz MacDonald, soția mea, Gwenda, s-a calificat ca profesoară ca parte a pregătirilor pe termen lung pentru croaziera noastră și a conceput o educație personalizată pentru copiii noștri. Au studiat istoria și

legendele grecești din Marea Egee, poveștile biblice din Israel, istoria comerțului cu sclavi din Indiile de Vest și au discutat teoriile lui Thor Heyerdahl în drum spre Insula Paștelui. Ori de câte ori a fost posibil, i-am trimis pe copii la școală pe țărm, chiar și pentru doar două zile ca pe Insula Pitcairn. Am constatat că școlile de pretutindeni sunt foarte primitoare și prietenoase, iar profesorii lor păreau să aprecieze fereastra către lumea exterioară pe care Doina și Ivan au putut să o deschidă copiilor din comunități atât de îndepărtate.

Gwenda Cornell supraveghea temele școlare ale lui Ivan în timp ce repara o velă. Supravegherea educației copiilor era o sarcină solicitantă pentru părinții care călătoreau cu barca.

Inițial plănuisem să ne întoarcem pe uscat pentru studiile lor secundare, dar ne-a plăcut atât de mult viața pe apă încât croaziera noastră a fost prelungită. Pe măsură ce Doina a împlinit treisprezece ani, Gwenda a întâmpinat din ce în ce mai greu să se descurce cu predarea tuturor materiilor

și s-a abonat la cursuri prin corespondență de la Colegiul Național de Extensie din Cambridge. Deși concepute în principal pentru adulți, cursurile păreau perfect potrivite pentru un copil mai mare, deoarece o mare parte din muncă era auto-corectată, iar temele nu trebuiau trimise înapoi tutorelui prea des, un mare avantaj pentru elevul aflat în continuă mișcare. La întoarcerea în Anglia, după mai bine de șase ani pe apă, am fost încântați să constatăm că elevii nu aveau probleme cu școlarizarea și, de fapt, aveau o mare bogăție de experiență și cunoștințe generale din care să se inspire. Cu toate acestea, au întâmpinat unele dificultăți în a se integra social la școală, parțial pentru că nu erau obișnuiți cu viața școlară și, de asemenea, se remarcau ca fiind ușor diferiți.

Scoaterea copiilor din sistem și educarea lor pe linia de plutire este perfect posibilă, dar necesită mult efort, răbdare și mai presus de toate disciplină, atât din partea părinților, cât și a copiilor. Gwenda consideră școlarizarea ca fiind de departe cel mai solicitant și consumator de timp aspect al călătoriei noastre, un punct de vedere împărtășit de majoritatea părinților. Este prețul pe care trebuie să-l plătim.

Sylvia și Ian French, care au plecat împreună cu fiul lor, John, în vârstă de douăzeci de luni, într-o circumnavigație de trei ani pe *Pomona,* plănuiau să se întoarcă acasă până la ora la care John urma să înceapă școala. La întoarcere însă, nu au considerat acest aspect atât de crucial pe cât crezuseră inițial și ar fi luat în considerare să-l scoată de la școală dacă ar fi făcut o altă călătorie.

Sugari la bord

Școala poate fi o bătaie de cap pentru mulți părinți, dar nici a avea copii mici la bord nu este ușor, deoarece aceștia necesită supraveghere constantă, iar părinții nu se pot relaxa complet până când copilul nu poate înota. La capătul inferior al scalei, bebelușii mici se dezvoltă destul de fericiți în atmosfera sărată a unei bărci care se leagănă. Derry Hancock de pe *Runestaff,* l-a născut pe Tristan în Suva în momentul primei mele inspecții, iar la vârsta de doar șase săptămâni, Tristan a făcut destul de fericit traversarea de 1000 de mile până în Noua Zeelandă, deși familia Hancock a luat un echipaj suplimentar pentru a-i ajuta. „Bebelușii de apă” au părut brusc la modă, deoarece mai multe ambarcațiuni de croazieră și-au mărit echipajele în anul

următor. Acest lucru a ridicat adesea problema naționalității și pașaportului noului venit, iar noii părinți au întâmpinat dificultăți diferite în a rezolva această problemă cu ambasadele lor respective.

Niciunul dintre părinții care navigau cu copii nu a regretat decizia de a-și lua familia cu ei pe mare. Mulți au menționat că acest lucru a adus o apropiere în viața lor de familie, pe care o experimentaseră rar înainte. De asemenea, s-a subliniat faptul că tații erau mult mai implicați în creșterea copiilor decât atunci când familia locuia pe țărm, tatăl văzându-i pe copii doar câteva ore pe zi, în timp ce pe o barcă familia era împreună tot timpul. Prezența copiilor garanta, de asemenea, o primire mai caldă în majoritatea comunităților și chiar oficialii care vizitau o barcă aveau tendința de a fi mai prietenoși atunci când erau copii prin preajmă.

Deși niciunul dintre părinți nu a regretat că și-a dus copiii pe mare, copiii înșiși nu aveau prea multe de ales în această privință.

Croazierele în familie au multe recompense, nu în ultimul rând primirea prietenoasă pe care oamenii de pretutindeni o fac copiilor. Jimmy, Gwenda, Doina și Ivan Cornell în Pacificul de Sud.

Unii dintre copiii mai mari, însă, nu erau prea încântați să trăiască într-un mediu familial atât de apropiat și aveau mai multe rezerve cu privire la viața de zi cu zi decât părinții lor. Din opiniile exprimate atât de copii, cât și de

părinți, se pare că experiențele de plimbare în familie au mai mult succes înainte ca aceștia să ajungă la adolescență.

CAPITOLUL ȘAPTE

Planificare pe termen lung

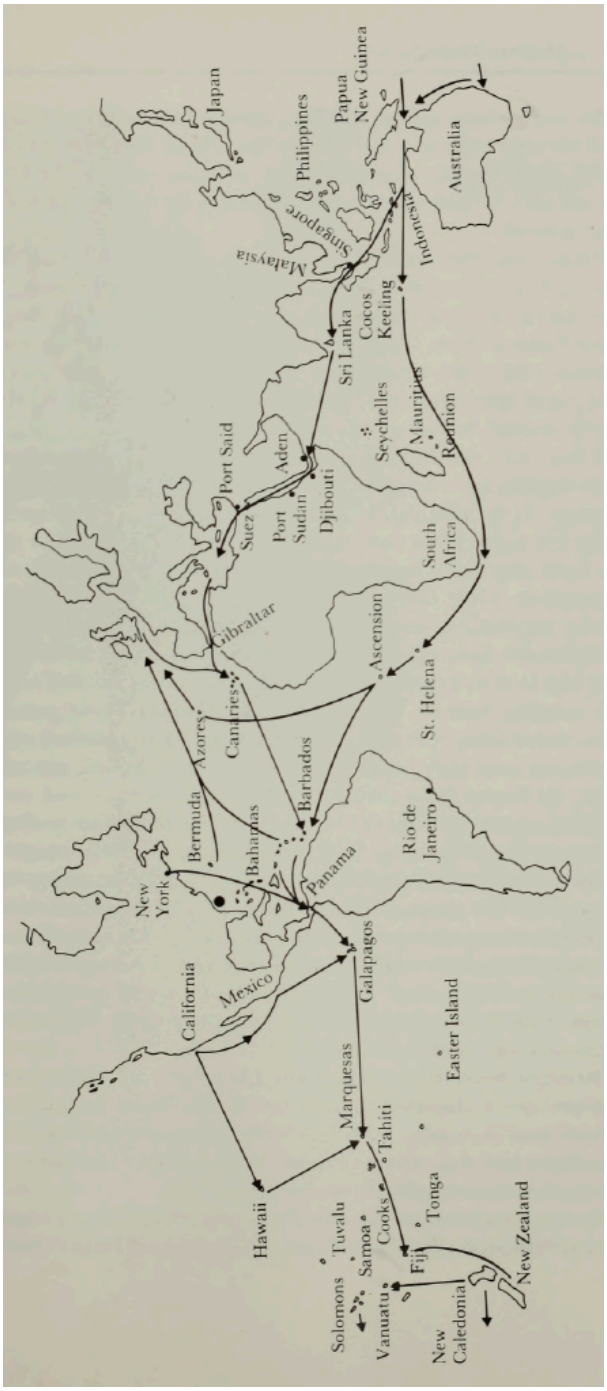
O croazieră oceanică lungă și reușită este invariabil rezultatul unei planificări atente. Uneori durează ani de zile pentru a aranja toate aspectele vieții la țărm, astfel încât să fie în sfârșit posibilă lansarea ambarcațiunilor. Cu toate acestea, nu este în niciun caz întotdeauna adevărat că rutele și orarele exacte trebuie respectate cu strictețe: una dintre virtuțile unei bune planificări a croazierelor este de a permite flexibilitate și improvizație, dacă este necesar. Pot apărea întârzieri și devieri neașteptate, iar adevăratul sens al unei bune planificări este, prin urmare, pregătirea pentru o varietate de opțiuni. Adevărul acestui fapt este bine subliniat de experiențele a două ambarcațiuni pe care le-am întâlnit în timpul propriei mele circumnavigații - MacDonalds pe *Horizon* și Bouteleux pe *Calao.*Poveștile lor sunt ambele lecții practice în moduri diferite, iar în paginile următoare este prezentată pe scurt:

Planul cincinal al lui MacDonald

Viața în zona rurală a Noii Anglii pentru Bruce MacDonald era plictisitoare, deoarece se chinuia să-și întrețină soția Liz și fiul bebeluș Jeff cu venitul unui instructor de schi. Citea cu aviditate povești de Aventura adevărate, fie că era vorba de alpinism sau scufundări în adâncime, expediții polare sau safari prin Africa. Cărțile nu făceau decât să înrăutățească situația tânărului cuplu, iar viitorul părea la fel de sumbru și plictisitor ca prezentul. Urcarea pe Muntele Everest sau drumeția până la Polul Nord părea imposibilă, dar navigarea peste oceane era un vis pe care simțeau că ar putea fi îndeplinit într-o zi. Au întocmit un plan pe cinci ani și numai asta le-a injectat un nou scop și o nouă provocare în rutina lor zilnică.

Citind fiecare carte pe care au putut-o găsi despre navigație și croaziere oceanice, familia MacDonald a început să facă planuri. Și-au dat seama curând că prima cerință era o barcă bună și fiabilă, iar strângerea de capital pentru aceasta era cel mai mare obstacol al lor. Așa că tânărul cuplu și-a pus

în aplicare planul pe cinci ani. Amândoi au acceptat locuri de muncă în învățământ mai bine plătite și au început să economisească. Pentru a strânge capitalul, au început să construiască o casă în timpul liber, făcând singuri toate lucrările de construcție, tâmplărie, instalații sanitare și încălzire, sperând că vânzarea finală a casei le va oferi fondurile pentru barca lor.



HARTĂ F Cele mai populare rute pentru circumnavigatorii care profită de vânturile predominante

Pentru a învăța despre navigație, au achiziționat o barcă cu pânze de 4,5 metri, pe care au luat-o în călătorii lungi spre Lacul Champlain. Bruce învățase navigația și multe despre mare ca ofițer de cart pe un distrugător din marina americană în timpul serviciului său militar, așa că cel puțin într-o provincie nu au fost nevoiți să o ia de la capăt.

Între timp, au muncit și au economisit fiecare bănuț, deși adesea aveau îndoieli serioase că visul lor va deveni vreodată realitate. Apoi, în 1977, au vândut tot ce aveau și au putut cumpăra *Horizon,* o barcă Golden Hind la mâna a doua. Asta le-a lăsat totuși suficiente economii pentru a trăi modest câțiva ani pe linia de plutire. Golden Hind, de 9,4 metri, era cea mai bună barcă pe care și-o puteau permite, iar ei considerau coca din placaj cu înveliș din fibră de sticlă suficient de robustă pentru a-i duce peste oceane.

I-am întâlnit prima dată pe familia MacDonald în Beaufort, Carolina de Nord, în timp ce așteptau o schimbare de vreme pentru a se îmbarca în prima lor traversată oceanică lungă. Este dificil pentru începători, darămite pentru căpitanii experimentați, să estimeze momentul potrivit pentru a pleca din Statele Unite spre Caraibe. O plecare devreme înseamnă riscul unui uragan târziu sau al unei depresiuni tropicale, în timp ce cu cât iarna se întârzie, cu atât este mai mare șansa unor vânturi puternice din nord care, suflând împotriva curentului de trei noduri al Curentului Golfului, provoacă valuri periculoase. Am plecat la începutul lunii noiembrie și a trebuit să ocolesc o depresiune tropicală, din fericire urmărită cu precizie de biroul meteorologic american, în timp ce traversarea ulterioară a familiei MacDonald în Puerto Rico le-a testat rezistența la maximum. Cu vânturi constante de nord de 40 de noduri și peste, au rupt echipamentul, au spart vela principală și aproape și-au pierdut catargul. În Puerto Rico, au descoperit că acesta se comprimase și se îndoise cu aproape zece centimetri la bază și a trebuit să fie demontat, tăiat și montat la loc. Totuși, nu s-au descurajat de botezul lor dificil și și-au continuat planul de a naviga în Caraibe, spunându-și că toate acestea erau probleme inițiale inevitabile, cauzate de lipsa lor de experiență și de pregătirile pripite. Bruce și Liz au descoperit curând că viața de croazieră le depășea așteptările și că, în ciuda tuturor dificultăților, merita să continue. Posibilitatea unei călătorii în jurul lumii le fusese întotdeauna în minte, așa

că au făcut pasul decisiv. Au trecut prin Canalul Panama și s-au îndreptat spre vest.

Bruce cel Bărbos este la fel de înalt pe cât este micuța Liz, dar ambii sunt de acord că experiența croazierelor le-a apropiat viața de familie. Bruce consideră că faptul că fiul său, Jeff, își vede părinții confruntându-se cu situații stresante reale este doar benefic pentru un copil, iar ei au avut parte de astfel de situații, cum ar fi atunci când Liz a trebuit să fie ridicată pe catarg pe mare pentru a înlocui o cârpă ruptă.

Întrucât ambii părinți sunt profesori calificați, au ales să-l învețe singuri pe Jeff, deși aceasta a devenit în principal datoria lui Liz. În felul ei minuțios, ea s-a dedicat acestei sarcini uriașe cu mare disciplină, învățându-l pe Jeff istoria și geografia tuturor locurilor vizitate.

Familia MacDonald, de pe velierul *Horizon*, au dovedit că prin determinare orice devine posibil.

Utilizarea mediului cu vegetație tropicală și recife de corali i-a oferit posibilitatea de a studia natura, în timp ce i-a menținut matematica la zi. Ea a ținut o evidență meticuloasă a tot ceea ce făcea și s-a asigurat că niciun aspect al educației lui Jeff nu a fost trecut cu vederea.

Bugetul lor trebuia să fie la fel de meticulos, deoarece economiile lor limitate însemnau că trebuiau să planifice și să urmărească fiecare bănuț. Odată cu inflația și creșterea prețurilor, bugetul devenea din ce în ce mai restrâns pe măsură ce călătoria avansa. Cel puțin o șansă de a lucra în Noua Zeelandă le-a permis să înlocuiască catargul îndoielnic a lui *Horizon*, înainte de a traversa oceanele Indian și Atlantic. Bugetul lor restrâns nu i-a împiedicat să se bucure de viață și să-și urmeze hobby-ul special, drumețiile

și alpinismul. Au traversat multe dintre insule pe jos, insulele înalte și impenetrabile Marchize fiind unul dintre locurile lor preferate.

În 1980, după ce au navigat 34.000 de mile, au avut marea satisfacție de a realiza ceea ce își propuseseră, să înconjoare globul. Familia MacDonald este pentru mine cel mai bun exemplu de dat tuturor celor care spun „Ce noroc ai?", căci au arătat câtă muncă asiduă, determinare și planificare sunt necesare. Și cât de puțin depinde de a fi norocos.

Ca mulți părinți care ar prefera să rămână pe linia de plutire, dar nu pot, Bruce și Liz s-au stabilit la țărm până când adolescentul Jeff își termină studiile, dar un nou plan prinde deja contur. La fel ca alți circumnavigatori, Bruce și-ar dori un cuter de oțel pentru următoarea sa barcă, sperând să cumpere coca și să o amenajeze singur în curtea din spate. Familia MacDonald și-a pus deja ochii pe anul 1986 ca dată de plecare într-o croazieră pe termen nelimitat. Cu hotărârea lor, nu am nicio îndoială că vor îndeplini și acest plan.

Întâlnire cu Calao

Totul a început destul de devreme în timpul ocolului lumii pe care îl făceam. Un tip blond de aceeași vârstă cu mine ne privea din cockpitul bărcii sale, în timp ce noi îndreptam cu grijă pupa navei Aventura spre zidul Clubului Nautic, după ce lansasem ancora în Santa Cruz de la Palma. Văzând că toate celelalte bărci aveau o parâmă de pupa la zid, am început să pregătesc o parâmă lungă pentru a o lua de pe țărm.

„Dacă doriți șalupa mea, o puteți lua!" l-am auzit pe tip strigând din barca lui.

„Nu, mersi, oricum trebuie să o lansez pe a mea", am răspuns eu, încercând să-mi stăpânesc amuzamentul față de jocul lui de cuvinte involuntar, cu dublu înțeles.

„Vin să te ajut", spuse el cu un zâmbet strălucitor și, fără să aștepte un răspuns, sări în obiectul dorinței mele respinse și, cu o împingere puternică, ajunse lângă *Aventura.*

„Sunt Erick Bouteleux… din Franța", a adăugat el, inutil, deoarece, după accentul său inconfundabil, ghicisem deja că nu putea fi de altundeva.

Așa a început o lungă prietenie între cele două echipaje ale noastre, hrănită de nenumărate ore de conversație în cockpit sub un cer tropical blând, expediții comune de pescuit subacvatic sau cules fructe pentru Erick și cu mine, schimb de sfaturi despre școlarizare și gătit între Muriel și Gwenda și discuții asurzitoare într-o *franglaisă* atroce între Sidonie, Fabien, Doina și Ivan, în timp ce *Calao* și *Aventura* au parcurs mii de mile croaziere în companie.

Ne-am întâlnit din nou în Barbados, unde *Calao* a sosit după o traversare excelentă de doar optsprezece zile din Canare, care însă fusese afectată de o serie de avarii grave, nu complet neașteptate pentru o barcă de lemn veche de aproape un sfert de secol. Rapidul yawl de 40 de picioare din clasa Finisterre fusese construit în 1953 de un șantier portughez, respectând specificațiile riguroase ale primului său proprietar american. Până când Erick a cumpărat-o din Le Havre, *Calao* fusese grav neglijată, dar liniile ei elegante îl atrăgeau atât de mult, că s-a îndrăgostit de ea și în decurs de doi ani a declarat-o gata să cucerească oceanele lumii.

Echipajul *Calao* se distrează în Vava'u, Tonga. Muriel este ridicată rapid din apă de Spinnakerul lui *Calao* de 92 de metri pătrați.

Și-a închis agenția de asigurări de succes și, împreună cu soția sa, Muriel, fiica sa, Sidonie, care avea cinci ani la acea vreme, și fiul său, Fabien, de doar doi ani, au pornit într-o călătorie lungă pe care atât Erick, cât și Muriel doreau să o facă și să se bucure cât erau încă mici.

În prima iarnă de croazieră în Caraibe ne-am întâlnit adesea întâmplător, până într-o seară când le-am descris planurile mele de a vizita Statele Unite în timpul sezonului uraganelor din Caraibe.

„Sună foarte tentant", răspunse Erick, care până atunci se gândea să petreacă sezonul undeva complet diferit. Evident, un ocol de câteva mii de mile nu însemna nimic pentru el, lucru pe care l-a demonstrat ulterior în mai multe rânduri. Putea schimba planurile de mult timp stabilite dintr-o clipă și, cu entuziasmul său contagios, nu avea niciodată probleme în a o convinge pe Muriel să accepte schimbarea. Am descoperit curând că Erick era dispus la orice idee trăsnită, atâta timp cât era suficient de nebunească, cum ar fi scufundările nocturne pentru homari, salvarea de lucruri inutile din epave scufundate, traversarea New York-ului pe biciclete pliabile sau zborul cu un spinnaker peste un loc de ancorare vizitat constant de rechini. Ancorând

velierul Calao prin pupa, călărețul spinnaker-ului s-a așezat în scăunelul de catarg fixat de velă, care, lăsată liberă, se umflă ca o parașută deasupra apei.

„A avea un itinerar fix și apoi a te ține de el este cam cel mai prostesc lucru pe care îl poți face în viața noastră liberă”, a spus el odată, în timp ce discutam ce rută să luăm după Statele Unite și Caraibe. Îi spusesem deja despre intenția mea de a naviga de-a lungul coastei Americii de Sud până în Peru și de acolo până în Insula Paștelui. „O, nu, ăsta e un loc în care nu mă vei găsi”, a răspuns el ferm. „Nu am absolut nicio dorință să mă lupt cu puterea curentului Humboldt, când pot naviga ușor până în Insulele Marchize.” Ne-am despărțit în Carolina de Nord, nefiind siguri când ne vom revedea, deoarece plănuiam să ne deplasăm într-un ritm mai rapid decât *Calao.*Nu am fost prea surprins însă să descopăr că *Calao* ne-au urmat până în Peru, tentația de a vedea acea parte a lumii fiind irezistibilă pentru globetrotters precum Erick și Muriel.

După ce am petrecut sezonul cicloanelor în Noua Zeelandă, am decis să mai rămânem un an în Pacificul de Sud și să facem un ocol lung pentru a fi la Tarawa pentru sărbătorile de independență ale Insulelor Gilbert. Prin scrisori, Erick și cu mine am decis că traseul navei Aventura din Noua Zeelandă spre Insulele Gilbert s-ar putea intersecta foarte bine cu traseul navei Calao din Tahiti spre Australia, așa că am ales un loc de întâlnire potrivit în Vava'u, Tonga. Ne-am depășit chiar și propriile așteptări, ajungând la locul de întâlnire la doar două ore distanță.

Nevăzuți de mai bine de un an, ne-am petrecut cu ușurință zilele schimbând povești și navigând ușor printre numeroasele insule ale arhipelagului tongan. Munca și poșta mă așteptau însă în Samoa Occidentală, așa că am încercat să-l conving pe Bouteleux să navigheze și acolo, promițându-le să-i scot la cină la faimosul hotel al lui Aggie Grey pentru a sărbători ziua de naștere a Gwendei.

Vremea era rea când am plecat din Vava'u, cu vânturi din față și promisiunea a ceva mai rău. La una dintre viraje ne-am apropiat suficient de mult încât să-i strig lui Erick că, deoarece coborâseră recent din Samoa, ar trebui să continue spre vest și să ne aștepte în Wallis, așa cum plănuiseră inițial. Pe măsură ce se lăsa întunericul, am pierdut din vedere *Calao.* Ne-a luat cinci zile de navigație grea și neplăcută ca să parcurgem cele aproximativ 300 de mile până la Samoa, așa că mai târziu în aceeași zi nu mi-a venit să cred când *Calao* a intrat în Apia cu pânze deschise.

„De ce te-ai luptat să ajungi aici, când ai fi putut avea o navigație plăcută până la Wallis?”, i-am strigat lui Erick, incapabil să-mi ascund surpriza. Era rândul lui să pară surprins.

„Dar, Jimmy, nu m-ai invitat la cină? Sigur nu crezi că am rata o invitație la Aggie Grey’s, nu-i așa?” Cel puțin a meritat traversarea, deoarece în aceeași seară ne-am așezat la o cină excelentă în atmosfera unică de la Aggie Grey's, cel mai cunoscut hotel din Pacificul de Sud, condus cu o eleganță fără egal de această doamnă plină de viață, de optzeci de ani.

În Wallis, ne-am despărțit din nou, de data aceasta convenind să ne întâlnim anul următor în Australia. A fost o întâlnire pe care velierul *Calao* era cât pe ce să o rateze. În timp ce naviga de la Wallis la Futuna, două teritorii franceze din Pacificul Central, *Calao* s-a confruntat cu vreme rea și mări muntoase. A căzut într-un jgheab adânc de val și i s-a despicat o îmbinare a bordajului, ambarcațiunea reușind cu greu să ajungă sub adăpostul insulei Futuna, în timp ce apa țâșnea înăuntru prin bordul deschis.

În timp ce *Aventura* a petrecut următorul sezon ciclonic în Papua Noua Guinee, *Calao* a ales clima uscată din Queensland pentru ca Erick să-și poată restaura punțile de lemn. Am aranjat să ne întâlnim în Cairns și să navigăm pentru a ne alătura unei flote de canoe tradiționale care navighează de-a lungul coastei Papua până la Port Moresby, în cadrul Festivalului de Arte din Pacific.

Era târziu în ziua întâlnirii noastre când am văzut silueta familiară a *Calao* în josul râului la Cairns. Barca părea să înainteze extrem de încet și abia atunci am văzut că Erick stătea în mica lui barcă auxiliară, un Optimist, și remorca velierul *Calao* în spatele său folosind micul lui motor *outbord*.. Am sărit în barca mea ca să-l ajut.

„Ce s-a întâmplat?”, am întrebat.

„Oh, nimic special, a trebuit să ne îndreptăm împotriva curentului, deoarece era reflux. Martorul de avertizare a presiunii uleiului s-a aprins, dar cum ne aflam în mijlocul canalului îngust, cu atâtea nave, nu am oprit motorul. Așa că s-a blocat.” Erick a ridicat din umeri. „Totuși, am respectat punctul de întâlnire, nu-i așa?”

O inspecție mai atentă la ancoră a arătat că, fără ulei, motorul se blocase complet. De asemenea, a descoperit că nu putea obține piese de schimb pentru motorul său Peugeot din Australia și că acestea trebuiau comandate din Franța. Erick nu se descurajează ușor.

„Vom renunța să urmărim Armada în și din recif de-a lungul coastei papuane, dar nu vreau să ratez Festivalul, așa că vom naviga direct spre Port Moresby. Dacă căpitanul Cook a putut naviga pe bariera de recif fără motor, pot și eu.” M-am abținut să subliniez că nu eram chiar atât de departe de locul unde se afla eșuat *Endeavour*-ul lui Cook, iar *Calao* a navigat fără evenimente pe cele 500 de mile până la Port Moresby, unde piesele de schimb au ajuns în cele din urmă de la Paris. Cel puțin Erick s-a absolvit de grava greșeală de a ignora martorul luminos, reparând și reasamblând motorul complet fără ajutor. Talentul său unic de improvizație m-a impresionat întotdeauna, aproape nicio sarcină nefiind prea dificilă pentru atelierul său bine aprovizionat, amenajat în compartimentul supradimensionat pentru vele din prova lui *Calao*. În ciuda cantității enorme de muncă de întreținere necesară pentru o barcă atât de veche din lemn, *Calao* a fost întotdeauna menținută într-o stare impecabilă, cu părți superioare strălucitoare și vergi lăcuite strălucitor.

Departe de a fi un purist în adevăratul sens al cuvântului, Erick este un perfecționist când vine vorba de navigarea ambarcațiunii sale. Deși este echipat cu autodirecție și pilot automat, în timpul traversării citește rareori și îi place să-și petreacă timpul stând în cockpit, bucurându-se fizic de navigație și de apa care se revarsă pe lângă coca. El navighează pe Calao, un velier de 40 de picioare, de parcă s-ar afla într-o cursă de bărci ușoare. Velele sunt întotdeauna perfect reglate pentru o eficiență maximă și, când vântul se slăbește, spinnakerul de 98 de metri pătrați se ridică, *Calao* fiind una dintre puținele ambarcațiuni de croazieră care se folosește în mod constant un spinnaker. Este singura velă pentru care întregul echipaj trebuie să dea o mână de ajutor, în timp ce tinerii Sidonie și Fabien sunt singurii responsabili pentru trincheta de la artimon.

Educația copiilor i-a suprasolicitat la maximum pe ambii părinți, mai ales în cazul lui Fabien, care nu avea nicio idee despre disciplina școlară și considera barca și marea drept locul său natural de joacă. Când fiul său era mai mic, Erick instalase o sârmă continuă în jurul punților laterale largi, de-a lungul căreia Fabien alerga neîncetat ca un câine în lesă, consumându-și surplusul de energie. Când a împlinit vârsta de cinci ani, joaca de dimineață a trebuit să facă loc temelor școlare, o sarcină zilnică al cărei scop Fabien refuza să-l înțeleagă. În multe dimineți puteam auzi vocea exasperată a lui

Erick răsunând din ancoraj: „Doi și trei fac cinci. Cinci, ai înțeles? Cinci, ca degetele de la mâna ta, idiotule!”

Două semestre într-o școală australiană, în timp ce Erick și Muriel pregăteau *Calao* pentru lunga întoarcere în Europa, a făcut minuni pentru educația copiilor. A adus și o schimbare ciudată, deoarece au încetat să mai vorbească franceza între ei și se certau neîncetat cu un accent australian autentic.

Pe măsură ce copiii creșteau și Sidonie se apropia de vârsta școlii gimnaziale, întoarcerea în Franța devenea o perspectivă care nu mai putea fi ignorată. Traseul spre vest al velierului *Calao* a devenit mai puțin haotic și, după ce a lăsat în urmă Strâmtoarea Torres, *Calao* s-a îndreptat spre Indonezia și spre o nouă întâlnire programată cu *Aventura*. Navigam deja de peste o lună printre insulele indoneziene și ajunsesem în Bali cu o săptămână înainte de data convenită. În ziua stabilită, neașteptându-ne ca Bouteleux să apară din nou la timp, încuiaserăm deja barca și ne pregăteam să coborâm pe uscat când velierul *Calao* a intrat navigând încet în Benoa. Au aruncat ancora lângă noi și când Erick a văzut că eram cu toții împachetați, gata de plecare, a strigat,

„Dă-ne zece minute și vom veni și noi.”

„Nicio grabă”, am răspuns, „ia-o ușor, putem merge mâine.”

„De ce mâine? Ce e în neregulă cu ziua de azi?”

Într-adevăr, în mai puțin de zece minute erau cu toții pe uscat, gata să ni se alăture într-o excursie de trei zile în interiorul insulei, de parcă abia ar fi traversat golful, nu o distanță de peste 1.000 de mile. Există mulți oameni remarcabili în rândul comunității de croaziere, iar Erick Bouteleux este doar unul dintre ei, dar indiferent de alte calități pe care le-ar putea avea, cu siguranță știe cum să respecte o întâlnire.

Calao părăsind Singapore la începutul unei lungi croaziere în Oceanul Indian.

Un ultim cuvânt

Poveștile intercalate în capitolele precedente descriu doar o mână de oameni ale căror experiențe personale au fost considerate a ilustra un anumit punct. De fapt, numărul oamenilor remarcabili pe care i-am întâlnit în timpul călătoriilor mele a fost mult mai mare și pot prezenta doar chintesența cunoștințelor lor în aceste pagini. După cum mi-a spus însuși Eric Hiscock, oricât de mult știe cineva despre mare și navigație, totuși poate învăța multe de la alții; așa că am fost prima persoană care a beneficiat de informațiile și sugestiile care mi-au venit în cale. Deși astfel de sfaturi și recomandări mi-au fost de mare folos într-un mod practic, atitudinile anumitor marinari mi-au influențat foarte mult modul de gândire și de a privi lucrurile. Primul meu mentor a fost italianul Mario Franchetti, a cărui barcă *Coconasse* a fost un exemplu perfect de navigație fără efort combinată cu confort și siguranță maxime. Albert Steele și Mike Bales m-au învățat virtutea răbdării, în timp ce Susan și Eric Hiscock pe cea a modestiei. De la Chester Lemon am învățat că pe o barcă nimic nu ar trebui să fie imposibil și totul poate fi reparat, în timp ce Erick și Muriel Bouteleux mi-au arătat de mai multe ori adevăratul sens al prieteniei.

Într-o lume din ce în ce mai impersonală, este liniștitor să vezi marea generozitate arătată unii față de alții de mulți membri ai fraternității croazierelor. Și pe țărm există încă mulți oameni în diferite părți ale lumii, care își revarsă generozitatea asupra echipajelor ambarcațiunilor în vizită, de obicei fără a aștepta nimic în schimb. Sunt mândri să fie gazdele unui semen care a avut curajul să plece peste oceane într-o barcă mică pentru a vizita țărmurile lor îndepărtate. Cu toate acestea, odată cu tot mai mulți oameni care pornesc pe mare, o călătorie lungă cu o barcă mică nu mai este considerată o performanță atât de neobișnuită încât să merite o recunoaștere specială, iar primirea oferită călătorului devine adesea mai puțin entuziastă.

Acesta este un aspect pe care l-am discutat pe larg cu unii dintre echipajele mai în vârstă, care își amintesc încă, cu nostalgie justificată, de vremurile când aproape niciodată nu trebuiau să împartă un ancoraj cu o altă barcă și erau primiți peste tot cu cea mai mare căldură și prietenie. Acești marinari au subliniat, de asemenea, o schimbare treptată care a avut loc în ultimii ani în rândul călătorilor cu ambarcațiuni mici, de la navigatori la turiști. Tot mai mulți oameni iau marea ca mijloc de a vedea lumea și nu doar din dragoste pentru navigație. Singurul lucru pe care îl au în comun, marinari și turiști deopotrivă, este în continuare mijlocul de transport și, din această cauză, anumite reguli ale mării trebuie respectate de toți. Dorința de a vedea lumea este cu siguranță un motiv valid pentru a ieși pe mare cu o barcă mică, atâta timp cât principiile de bază ale navigației nu sunt ignorate.

Ceea ce mi se pare greșit este să aducem pe mare unele dintre atitudinile turismului de masă modern. Deși majoritatea călătorilor se comportă într-un mod responsabil și atent, există din păcate câțiva atitudini atât față de oficiali, cât și față de localnicii din țări străine strică scena pentru toți cei care îi urmează. În mare parte, aceste atitudini egoiste au adus schimbarea deplânsă de cei care au avut norocul să navigheze lumea acum două sau trei decenii. Primirea făcută de localnici este adesea mai puțin prietenoasă decât în trecut, în timp ce unele cluburi de iahturi nu mai oferă ospitalitatea obișnuită echipajelor în vizită, de obicei pentru că cineva a plecat cu facturi neplătite sau a abuzat de facilitățile clubului.

O trăsătură și mai tulburătoare, observabilă în rândul câtorva navigatori, pe lângă lipsa de onestitate și considerație, este prejudecățile rasiale. Am fost uimit să aud un căpitan numindu-l pe ofițerul de imigrare din Tahiti „băiat” sau un tânăr marinar numindu-se ofițerii vamali din Sri Lanka „negri proști”.

În timpul unei ceremonii tradiționale de bun venit din Fiji, echipajul unui iaht a refuzat să dea mâna cu șeful insulei, pentru că era negru, după care atitudinea sătenilor față de toți vizitatorii a devenit considerabil rece. Într-un mic port din Malaezia, a fost suficient un singur căpitan pentru a insulta un funcționar de imigrare, iar doi ani mai târziu, echipajele în vizită tot nu puteau obține o prelungire a vizelor cu mai mult de două săptămâni, în timp ce în alte părți puteau obține până la trei luni. Într-adevăr, este nevoie doar de câteva astfel de mere putrede pentru a ne strica viața tuturor celor care le urmăm exemplul. Astfel de exemple au fost incluse doar pentru a arăta că a avea o barcă solidă și a fi un bun marinar nu exclude necesitatea de a avea și o mare doză de bun simț și considerație pentru ceilalți.

Bunul simț este un aspect care ar trebui să dicteze nu doar relația cuiva cu oamenii de pe alte ambarcațiuni și de pe țărm, ci și tipul de ambarcațiune pe care îl alegem și modul în care totul este pregătit pentru călătoria dorită. Alegerea ambarcațiunii este un domeniu în care o decizie greșită poate pune în pericol întreaga călătorie mai târziu. Din păcate, este o decizie pe care, în mod inevitabil, majoritatea oamenilor trebuie să o ia înainte de a dobândi experiența de croazieră, ceea ce poate dicta priorități complet noi. Acesta este motivul pentru care atât de mulți căpitani au subliniat importanța primordială a încercării de a-și stabili prioritățile corect de la început. Ar trebui să subliniez, poate, că majoritatea persoanelor pe care le-am intervievat sunt persoane cu povești de succes, care au fost adesea însoțite de cel puțin un număr egal de eșecuri și călătorii abandonate. Tipul greșit de ambarcațiune a fost adesea specificat ca fiind principala cauză a unor astfel de eșecuri. Este însă o capcană care poate fi evitată luând în considerare cu atenție de la început doi factori importanți: vârsta și dimensiunea echipajului și zona de navigat.

O barcă prea mică, cu un echipaj care include și copii mici, poate deveni inacceptabil de aglomerată pe măsură ce călătoria progresează și copiii cresc. În mod similar, o barcă prea mare pentru cei care ar putea pierde o parte din echipaj pe drum sau care ar putea deveni fizic mai puțin capabili să o manevreze pe măsură ce îmbătrânesc, poate fi la fel de frustrantă.

Zona în care cineva este probabil să petreacă cea mai mare parte a timpului ar trebui să aibă, de asemenea, o influență asupra alegerii ambarcațiunii. Dacă cineva intenționează să urmeze ruta vântului comercial în jurul lumii, capacitățile ambarcațiunii de navigare în direcția vântului nu sunt cruciale, dar dacă cineva intenționează să navigheze mult în zig-zag pe sistemele meteorologice, o ambarcațiune care poate merge bine în direcția vântului este esențială. Un motor puternic și fiabil poate fi la fel de important dacă cineva intenționează să exploreze locuri izolate și zone de recif. Un pescaj moderat se poate dovedi, de asemenea, a fi un avantaj în astfel de zone, la fel ca și alegerea unei ambarcațiuni multicocă.

După ce am scris despre pierderea ambarcațiunilor de croazieră, am fost adesea întrebat despre siguranța călătoriilor cu ambarcațiuni mici. Desigur, este imposibil să evaluăm siguranța generală a călătoriilor cu ambarcațiuni mici, dar responsabilitatea unei croaziere în siguranță se află în mare măsură în mâinile fiecărui individ. Exact ca în automobilism, unde se pot minimiza șansele unui accident conducând cu prudență, luând măsuri de evitare la timp, respectând regulile de circulație și având o mașină sigură, tot așa pe o barcă se pot aplica aceleași principii, cu avantajul suplimentar că, de cele mai multe ori, viața cuiva nu este pusă în pericol de obiceiurile proaste de conducere ale altora. După mii de mile și mulți ani de navigație, am ajuns la concluzia că navigația este la fel de sigură pe cât o facem noi înșine, deoarece, în cele din urmă, siguranța vieților noastre este de cele mai multe ori în mâinile noastre. În cuvintele poetului galez W. H. Davies,

„Sunt Stăpânul destinului meu.”
„Sunt Căpitanul sufletului meu.”

A fi stăpânul propriei sorți este pentru mine una dintre principalele atracții ale croazierelor pe distanțe lungi.

Anexa A: Sondajele

1 SONDAJUL SUVA
2SONDAJUL DE CROAZIERĂ
3SONDAJUL SOȚIILOR DE MARINARI
4SONDAJUL CIRCUMNAVIGATORILOR

THE SUVA SURVEY

No.	Name of Boat	Home Port	Country	Design	Rig	Mat	LOD	Crew	Place most liked
1	Eryx II	Gibraltar	Gibraltar	Camper & Nich.	Sc	S	78	4	Marquesas
2	Constellation	San Diego	USA	Alden	Sc	W	76	8	Fiji
3	Mandalay	Seattle	USA	R. Perry CT 54	K/s	G	54	3	Philippines
4	Spellbound II	Dartmouth	UK	A. Buchanen	K/s	W	52	3	Galapagos
5	Merry Maiden	Boston	USA	P. Rhodes	K	W	52	4	Easter Island
6	La Bohème	San Francisco	USA	Force 50	K/s	G	51	4	Lesser Antilles
7	Integrity	Hawaii	USA	E. McInnes	K	W	50	5	Tahiti
8	Mac's Opal	Coos Bay	USA	Samson Seabreeze	K/s	F	49'9	2	Ahe
9	Mortail	San Francisco	USA	Guy Beach/tri	K	P	47	3	Fiji
10	Enchantress	Hawaii	USA	Wellington 47	K/s	G	47	5	Fiji
11	Galatea IV	Vancouver	Canada	C. Kennedy	C	G	47	3	Vava'u
12	Sea Swan	New York	USA	A. Corener	Sc	W	46'6	3	Tahiti
13	Antigone	San Francisco	USA	Piver 46/tri	K	P	46	4	Vava'u
14	Con Tina	Los Angeles	USA	Cal 2-46	K	G	46	2	Bora Bora
15	Jolly H Roger	Portland	USA	Cal 2-46	K	G	46	2	W. Samoa
16	Whistler	Lyons	USA	Cal 2-46	K	G	46	2	Suvorov
17	Honeymead	Brisbane	Australia	Roberts Offshore	K/s	G	44	2	Alaska
18	Norseman	Long Beach	USA	Block Island	C	W	42	2	Hawaii
19	Aminadab	Santa Barbara	USA	Westsail	C	G	42	2	Tahiti
20	Rhodora	Key West	USA	R. Perry	C	G	42	2	Papua New Guinea
21	Caravela of Exe	Exeter	UK	Alden 42	Y	G	42	2	Fiji
22	Sarrie	Auckland	NZ	CT 41	K	G	41	4	Spain
23	Kaunis Uni	Juno	USA	Piver AA/tri	Sl	P	41	3	Alaska

24	Hägar	Sydney	Australia	J. Adams	C	S	40	2	Suvorov
25	Fair Lady	San Francisco	USA	L. Giles	C	W	40	3	Fiji
26	Tikitere	Auckland	NZ	B. Donovan	K/s	F	40	2	Fiji
27	Whale's Tale II	Hawaii	USA	Islander 40	K	G	40	4	Fiji
28	Gitana del Mar	San Diego	USA	Garden Gulf	Sl	G	40	3	Rarotonga
29	Camdella	Napier	NZ	Herreshoff	Sl	W	38	3	Makongai/Fiji
30	Riptide	Kimbe	PNG	S & S 38	Sl	A	38	3	Carolines
31	Akahi	Hawaii	USA	Cross 38/tri	K	W	38	2	Costa Rica
32	Taurewa	Nelson	NZ	R. Perry	C	G	37	2	Fiji
33	Hero	Portsmouth	USA	Mariner 36	C	G	36	2	Hawaii
34	Spindrift	Melbourne	Australia	Almsemgeeste	C	S	36	4	Fiji
35	Active Light	Pt. Townsend	USA	Atkin Tallyho	C	G	36	2	Vava'u
36	Coryphena	San Diego	USA	Hanna Carol	K	W	36	2	Suvorov
37	Sea Foam	Newport Beach	USA	Seawitch	K/s	W	36	3	Suvorov
38	Sea Rover	Manele/Hawaii	USA	Seawitch	K/s	W	36	2	Papeete
39	Super Roo II	Newport Beach	USA	Eriksson 36	C	G	36	4	Lord Howe
40	Swan	Portland	USA	Cascade 36	Sl	G	36	2	Vava'u
41	Warna Carina	Perth	Australia	Randall	K	F	36	5	Indonesia
42	Karak	Morlaix	France	Knocker	K	S	35'6	2	Lesser Antilles
43	Windrose	Vancouver	Canada	Nicholson 35	Sl	G	35'3	2	San Blas
44	Banjeeri	Newcastle	Australia	Randall	Sl	S	35	2	New Zealand
45	Lorbas	Köln	Germany	Kirk	Sl	G	35	2	Tuamotus
46	Olive Marie	Oxnard	USA	Garden 35	K/s	G	35	2	New Hebrides
47	Ranger	Victoria	Canada	Garden 35	K/s	W	35	2	French Polynesia
48	UFO II	Arnhem	Netherlands	Telstar/tri	Sl	G	35	2	Madeira
49	No name	Hawaii	USA	Robb 35	Sl	G	35	3	Suvorov
50	Hibiscus	Witianga	NZ	Woolacott	K/s	W	34	2	North Island/NZ

No.	Name of Boat	Home Port	Country	Design	Rig	Mat	LOD	Crew	Place most liked
51	Jocelyn	Newport Beach	USA	Lapworth	Sl	G	33'3	2	Tahiti
52	Kemana	Vancouver	Canada	Brewer 32	Sl	G	32	2	Ahe
53	Noa Noa	Miami	USA	P. Rhodes	K	W	32	2	Suvorov
54	Horizon	Stowe	USA	Golden Hind	Sl	P	31'6	3	Marquesas
55	Lou IV	Elmshorn	Germany	Jensen	K	G	31	2	Moorea
56	Runestaff	Whangerei	NZ	Herreshoff	C	G	29'7	2	Aitutaki
57	Ben Gunn	Wellington	NZ	Herreshoff	Sl	G	29	2	Virginia
58	Pink Mola Mola	Tokyo	Japan	Nakayoshi	Sl	G	28'9	1	Bora Bora
59	Alonda	Brisbane	Australia	Hartley Tasman	Sl	F	27'3	2	Fiji
60	Sara III	Stockholm	Sweden	Grinde	Sl	G	27	2	Galapagos
61	Lookfar	Seattle	USA	Westerly Centaur	Sl	G	26	2	Lau/Fiji
62	Jonathan	San Francisco	USA	Columbia	Sl	G	24	2	Palmyra

Rig: K = ketch
K/s = staysail ketch
Sc = schooner
Sl = sloop
C = cutter
Y = yawl

Material: S = steel
G = fibreglass or foam sandwich
W = wood
P = plywood
F = ferrocement
A = light alloy

No.	Name of boat	Home Port	Country	Design	Rig	LOD	Crew	Length of cruise		Skipper
								Yrs	Miles	
1	Orplid	Bremen	Germany	One off	K	56	2	3	22000	Rolf Stukenberg
2	Starshine	San Francisco	USA	Own	K	56	2+1	1½	8000	Doug Balcombe
3	Wanderlust	Sacramento	USA	Veleo 55	C	55	6	1½	10000	Steve Carter
4	Merry Maiden	Boston	USA	P. Rhodes	K	52	4	10	50000	Seaton Grass
5	Wanderer IV	Southampton	UK	Van der Meer	K	50	2	11	70000	Eric Hiscock
6	Mac's Opal	Coos Bay	USA	Seabreeze	K	50	2	3	30000	Royal McInness
7	Diogenes	Portland	USA	O. Stephens	K	50	3	5	48000	Gustaf Wollmar
8	Duen	St. Thomas/VI	USA	Norwegian FV	K	48	2+2	8	50000	Albert Fletcher
9	Hawk	Miami	USA	Adams	Sc	48	2	1½	18000	Dud Dewey
10	Alkinoos	La Rochelle	France	Nicholson 48	K	48	2	3	24000	Jean-Fr. Delvaux
11	Galatea IV	Vancouver	Canada	C. Kennedy	C	47	3	1½	10000	Bob Miller
12	Roscop	Antwerp	Belgium	Martens	K	46	2	2½	15000	Rein Mortier
13	Korong II	Brisbane	Australia	Own	K	43	2+2	2	10000	John Holmes
14	Canard Laqué	Basle	Switzerland	Luders Clipper	K	42	2	8	55000	Pierre Graf
15	Aslan	San Diego	USA	Kettenburg	Sl	41	2	2	10000	Scott Wilmoth
16	Shangri-La	Hamburg	Germany	Hartz/cat	K	40	3	2	23000	Burghard Pieske
17	Hägar	Sydney	Australia	J. Adams	C	40	2	4	20000	Gunter Gross
18	Calao	Toulon	France	Finisterre	Y	40	2+2	3	22000	Erick Bouteleux
19	Wrangler	Durban	South Africa	Own	K	40	2	2	22000	Robert Millar
20	Tarrawarra	Melbourne	Australia	A. Payne	Sl	38	3	2	12000	Kim Prowd
21	Felix	Paimpol	France	Ophelie	K	38	2+1	3	25000	Alain Bloch

No.	Name of boat	Home Port	Country	Design	Rig	LOD	Crew	Length of cruise		Skipper
								Yrs	Miles	
22	Incognito	Santa Barbara	USA	One off	Sl	38	2	5	22000	Steve Abney
23	Rising Sun	Los Angeles	USA	Lapworth	Sl	37	2	2	10000	Dan Bache-Wiig
24	Fortuna	Auckland	NZ	One off	C	37	2+2	7	50000	Mike Morrish
25	Peregrine	San Diego	USA	Berthan Gauntlet	C	37	1	3½	12000	Albert Steele
26	Gambol	Tauranga	NZ	One off	Sl	37	2	6	45000	Stuart Clay
27	Hero	Portsmouth	USA	R. Perry	C	36	2	2	10000	Richard Holcombe
28	Because	Victoria	Canada	One off	C	36	1	1½	10000	Dick Thulliers
29	Tern	Knysna	South Africa	One off	Sl	36	1	2	23000	John Travers
30	Sea Foam	Newport Beach	USA	Seawitch	K	36	3	6½	35000	Herb Payson
31	Karak	Morlaix	France	Knocker	K	35	2	3½	21000	Georges Calmé
32	Windrose	Vancouver	Canada	Nicholson 35	Sl	35	2	2	20000	Mik Madsen
33	Ranger	Victoria	Canada	Garden	K	35	2	3	14000	Gene Williams
34	Telemark	Southampton	UK	Buchanan Yeoman	Sl	35	2	12	50000	Alan Allmark
35	Jocelyn	Newport Beach	USA	Cal 34	Sl	33	2	2	10000	Jay Becker
36	Iemanja	San Francisco	USA	Luders	K	33	2	1½	15000	Grant Nielson
37	Potpourri	Hueneme	USA	Islander	C	32	2	1	10000	Al Huso
38	L'Orion	San Francisco	USA	Westsail	C	32	2+1	1½	8000	Don Lewis
39	Talofa Lee	San Francisco	USA	Westsail	C	32	2	1	10000	Dave Weikart
40	Kemana	Vancouver	Canada	Brewer	Sl	32	2	3	14000	Nick Zeldenrust
41	Spaciety	San Diego	USA	Kantola/tri	Sl	32	2	6	30000	Larry Pooter

42	Horizon	Stowe	USA	Golden Hind	Sl	31	2+1	1½	15000	Bruce MacDonald
43	Lou IV	Elmshorn	Germany	Jensen	K	31	2	3	30000	Herbert Gieseking
44	Tehani III	Antwerp	Belgium	West Hinder	Sl	31	1	2	23000	Jan Swerts
45	Macushlah	Honolulu	USA	Kittiwake	K	30	2	9	12000	Dave Malseed
46	Fawn of Chichester	Cowes	UK	Cavalier	Sl	30	2	2	20000	Roger Morgan
47	Runestaff	Whangerei	NZ	Herreshoff	C	29	2	4	16000	Ian Hancock
48	Tara II	Vancouver	Canada	Vancouver	Sl	27	2	2	8000	George Harley
49	Silverheels	San Diego	USA	Yankee	Sl	26	2	1½	8000	David Mancini
50	Jellicle	South Shields	UK	Folkboat	C	25	2	20	85000	Mike Bales

Rig:
K = ketch
C = cutter
Sc = schooner
Sl = sloop
Y = yawl

3. THE SEAWIVES SURVEY

No.	Name	Country	Boat	LOD	Yrs Present Cruise	Children on board Names (age)
1	Ruth Abney	NZ	Incognito	38	5	
2	Beryl Allmark	UK	Telemark	35	12	
3	Denny Bache-Wiig	USA	Rising Sun	37	2	
4	Linda Balcombe	USA	Starshine	56	1½	Heather (11)
5	Kathy Becker	USA	Jocelyn	33	2	
6	Betty Bloch	France	Felix	38	3	Yann (5)
7	Muriel Bouteleux	France	Calao	40	3	Sidonie (8), Fabien (5)
8	Hélène Calmé	France	Karak	35	3½	
9	Pamela Church	Zimbabwe	Gambol	37	3	
10	Jeannette Delvaux	France	Alkinoos	48	3	
11	Barbara Dewey	USA	Hawk	48	1½	
12	Dottie Fletcher	USA	Duen	48	8	Toby (13), James (11)
13	Illa Gieseking	Germany	Lou IV	31	3	
14	Ute Graf	Switzerland	Canard Laqué	42	8	
15	Derry Hancock	UK	Runestaff	29	4	Tristan (6 weeks)
16	Cynthia Hathaway	USA	Spaciety	32	2	
17	Suzanne Hartley	Canada	Tara II	27	2	
18	Susan Hiscock	UK	Wanderer IV	50	11	
19	Vicki Holmes	Australia	Korong II	43	2	Kirsty (5), Denby (3)
20	Karen Huso	USA	Potpourri	32	1	
21	Nancy Lewis	USA	L'Orion	32	1½	Daren (8)
22	Kay Malseed	USA	Macushlah	30	9	

23	Pat Mancini	USA	Silverheels	26	1½	
24	Lorraine Millar	South Africa	Wrangler	40	2	
25	Marg Miller	Canada	Galatea IV	47	1	
26	Anne Morrish	NZ	Fortuna	37	7	Paul (13), Tina (11)
27	Marie-Louise Mortier	Belgium	Roscop	46	2½	
28	Liz MacDonald	USA	Horizon	31	1½	Jeff (10)
29	D'Ann McLain	USA	Windrose	35	2	
30	Opal McInness	USA	Mac's Opal	50	3	
31	Donna Nielson	USA	Iemanja	32	1	
32	Nancy Payson	USA	Sea Foam	36	6½	
33	Carol Ritz	USA	Hero	36	2	
34	Helga Seebeck	Germany	Shangri-La	40	2	
35	Alice Simpson	UK	Fawn of Chichester	30	2	
36	Stefani Stukenberg	Germany	Orplid	56	3	
37	Blitz Weikart	USA	Talofa Lee	32	1	
38	Marie Williams	Canada	Ranger	35	3	
39	Beverly Wilmoth	USA	Aslan	41	2	
40	Britz Zeldenrust	Canada	Kemana	32	3	

4. THE CIRCUMNAVIGATORS SURVEY

No.	Boat	Crew	Country	Design	LOA	Material	Rig	Years	Mileage	Favourite Place
1	Alkinoos	Jeannette & Jean-François Delvaux	France	Camper & Nicholson	48	GRP	K	4½	45,000	Lesser Antilles
2	Barsoi	Heinz Lutz	Germany	S & S	30	GRP	Sl	4	36,000	French Polynesia
3	Ben Gunn	Tony Ray Kevin Oliver	NZ	Herreshoff	28	GRP	Sl	4	40,000	Virginia, USA
4	Gambol	Stuart Clay (Pam Church)	NZ	T. Coyte	37	W	Sl	6	40,000	Virgin Islands
5	Horizon	Liz & Bruce MacDonald & son Jeff	USA	Golden Hind	31	GRP on ply	Sl	3	33,500	Indonesia
6	Kyeri	Herb & Mary-Louise Stewart	USA	Hinckley-Owens	40	W	C	3	35,000	New Zealand
7	Lorbas	Achim & Irma Geysel	Germany	Amel	36	GRP	Sl	3	29,000	Tuamotus
8	Lou IV	Herbert & Ilse Gieseking	Germany	Compass Jensen	31	GRP	K	4½	46,000	Solomon Islands
9	Pomona	Ian & Sylvia French & son John	UK	Colin Cowen	27	W	Sl	3	31,000	Cocos Keeling
10	Sara III	Christer & Britt Fredriksson	Sweden	P. Bruun	26	GRP	Sl	5	50,000	Melanesia
11	Tivia	Doncho & Julie Papazov & daughter Yana	Bulgaria	Polish one off	45	W	K	2	40,500	French Polynesia
12	Windrose	Mik Madsen (D'Ann McLain)	Canada	Nicholson	35	GRP	Sl	3¼	47,000	San Blas

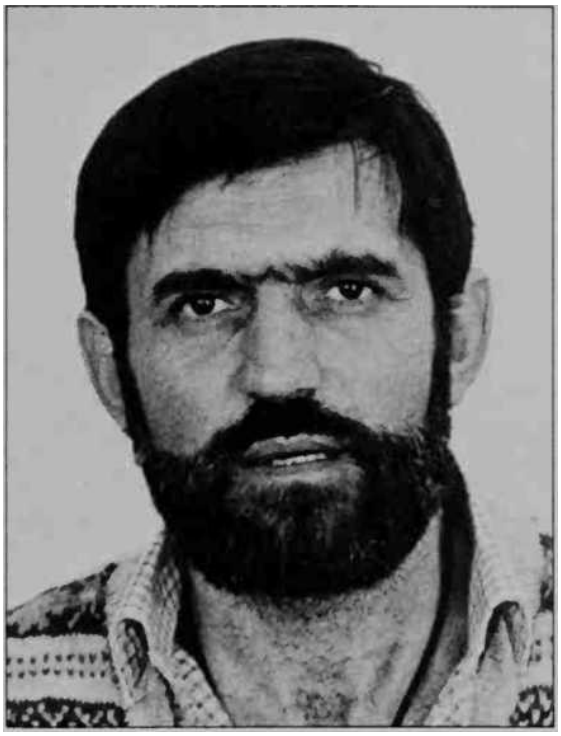
Anexa B: Combustibil pentru gătit

Deși caracteristicile interne ale ambarcațiunilor de croazieră nu au fost luate în considerare în studiile care stau la baza acestei cărți, am încercat cel puțin să găsesc un răspuns la controversata întrebare a combustibilului pentru gătit. În studiul din Suva, am constatat că 53% din cele șaizeci și două de ambarcațiuni chestionate foloseau gaz îmbuteliat, iar scorul mediu ridicat de 9,35 indica faptul că utilizatorii erau mulțumiți de acest combustibil, deși majoritatea au specificat că măsurile de siguranță adecvate erau esențiale. Cei 39% dintre utilizatorii de parafină (kerosen) păreau mai puțin mulțumiți, acordându-i un scor de 7,95. Patru dintre ambarcațiunile din studiul din Suva foloseau electricitate (110 V) în bucătărie și erau echipate cu generatoare puternice din acest motiv. Electricitatea ca și combustibil pentru gătit a primit un scor mediu de 9, în timp ce singurul utilizator de alcool metilic i-a acordat un scor de 6.

Un număr tot mai mare de ambarcațiuni de croazieră folosesc gaz pentru gătit și, din câte mi s-a spus, nu s-au întâmpinat probleme majore la umplerea rezervoarelor în niciuna dintre insulele principale din Pacific sau Caraibe, unde acest combustibil este utilizat pe scară largă de populația locală. Mai multe probleme par să fie întâmpinate în Marea Mediterană de ambarcațiunile echipate cu rezervoare de tip non-european. Din păcate, rezervoarele de gaz nu au fost standardizate la nivel internațional, iar atât capacitatea, cât și fitingurile valvelor variază adesea de la o țară la alta. Acest lucru poate prezenta unele probleme atunci când rezervorul trebuie reumplut; unele stații de alimentare au adaptoarele necesare pentru toate sistemele majore, în timp ce unii căpitani precauți poartă aceste adaptoare la bord.

Recipientele pot fi utilizate fie pentru propan, fie pentru gaz butan, propanul fiind combustibilul disponibil în general în țările tropicale, iar acest lucru poate provoca deteriorarea arzătoarelor aragazurilor proiectate pentru utilizarea cu gaz butan. Aceste arzătoare tind să se ardă și trebuie înlocuite mai frecvent. De asemenea, atunci când se trece de la propan la butan, care

este utilizat mai mult în climatele temperate, este înțelept să se schimbe regulatorul sau să se verifice puterea acestuia. Consumul mediu de gaz este dificil de evaluat, dar pe majoritatea ambarcațiunilor de croazieră, o alocație de 10 livre de gaz pe lună pare mai mult decât adecvată.



Jimmy Cornell este un jurnalist radio în vârstă de 40 de ani care a petrecut șase ani în călătoria sa de 60.000 de mile alături de soția și cei doi copii. A fost contractat cu BBC World Service și a publicat articole în reviste de iahturi din opt țări, inclusiv SUA. Acasă, locuiește în West Country, în Anglia.

Fotografia de pe coperta din față arată barca autorului *Aventura* în largul coastei Papua Noua Guinee. *Fotografie:* Tom Cook

Notes

[←1]

Cocă *multichine*, adică o carenă cu mai multe muchii (*chine*-uri), tipică pentru construcțiile metalice, care combină robustețea cu o hidrodinamică decentă.

[←2]

Cu velatura *gaff,* adică vela mare cu vergă superioară (*gaff*), specifică goeletelor și cutterelor tradiționale.

[←3]

Acesta este catargul mai mic sau prelungirea care se ridică deasupra catargului principal al unei nave, servind la susținerea velelor superioare (zburătoare).

[←4]

Metoda cosinus-haversin (cunoscută mai des sub denumirea de formula Haversine) este o ecuație matematică utilizată în navigație și geodezie pentru a calcula distanța dintre două puncte pe o sferă (cum ar fi Pământul), cunoscând coordonatele lor de latitudine și longitudine

[←5]

Bislama este o limbă creolă cu bază engleză și reprezintă limba națională a Republicii Vanuatu, un stat insular situat în Oceanul Pacific.

[←6]

Pidgin este o limbă simplificată, apărută din necesitate. Ea se naște atunci când două sau mai multe grupuri de oameni, care vorbesc limbi complet diferite, trebuie să comunice între ei, de obicei pentru comerț sau muncă.

[←7]

Stanchioane, termenul standard pentru montanții balustradei.

[←8]

Un *yawl* (pronunțat iol) este un tip de velier tradițional cu două catarge. Este o ambarcațiune foarte iubită de navigatorii solitari sau de cei care fac călătorii lungi, deoarece este ușor de manevrat de o singură persoană

[←9]

A cârmui după carturi provine direct din vechea tradiție a marinarilor și înseamnă a conduce (a naviga) o ambarcațiune folosind cele 32 de diviziuni tradiționale ale rozei vânturilor (numite carturi), în loc de gradele matematice moderne (de la 0° la 360°).